



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4)

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 401]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, नवम्बर 10, 2016/कार्तिक 19, 1938

No. 401]

NEW DELHI, THURSDAY, NOVEMBER 10, 2016/KARTIKA 19, 1938

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 3 नवम्बर, 2016

सं. टीएएमपी/36/2016-वीओसीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतदद्वारा, वीओसीपीटी में डीबीएफओटी पर पीपीपी मोड के अंतर्गत कंटेनर और क्लीन कार्गो के प्रहस्तन के लिए नार्थ कार्गो बर्थ-IV के विकास के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान किया जाता है, जैसाकि कि इसके साथ संलग्न आदेश में विविरिष्ट है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला संख्या टीएएमपी/36/2016-वीओसीपीटी

वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास

- - -

आवेदक

आदेश

(आज सितम्बर 2016 के दूसरे दिन को पारित)

यह मामला वीओसीपीटी में डीबीएफओटी आधार पर पीपीपी मोड के अंतर्गत कंटेनर और क्लीन कार्गो के प्रहस्तन के लिए नार्थ कार्गो बर्थ-IV के विकास के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) से प्राप्त दिनांक 30 जून, 2016 के प्रस्ताव से संबंधित है।

2. इस प्रस्ताव में वीओसीपीटी द्वारा किए गए प्रमुख अनुरोध संक्षेप में निम्नानुसार हैं:

(i) तापीय कोयला (7.36 एमटीपीए) और कॉपर कंसेट्रेट (1.78 एमटीपीए) के प्रहस्तन के लिए 9.15 एमटीपीए के अनुमानित ट्रैफिक के साथ उत्तर कार्गो वर्थ-IV के लिए निविदा आमंत्रित की गई थी और मैसर्स ट्रांसस्ट्राय प्राइवेट लिमिटेड को यह निविदा प्रदान की गई थी। रियायत समझौते से संबंधित समस्याओं के कारण और चूँकि रियायतग्राही द्वारा पूर्व शर्त का पालन नहीं किया गया था, इसलिए, सक्षम प्राधिकारी के अनुमोदन से प्रदान की गई यह अनुमति रद्द कर दी गई थी।

(ii) नए सिरे से एक अध्ययन मैसर्स वाप्कोस (भारत सरकार का एक उपक्रम, गुडगांव) के माध्यम से कराया गया है और व्यावहार्यता रिपोर्ट में यह सुझाव दिया गया है कि एनसीबी-IV को 8.62 एमटीपीए की क्षमता के साथ कंटेनर और क्लीन कार्गो की हैंडलिंग के लिए आरक्षित रखा जाए। एसएफसी स्वीकृति प्राप्त करने की प्रक्रिया की पहल की गई है और इसे शीघ्र ही मंत्रालय को प्रस्तुत करने की कार्रवाई की जा रही है।

(iii) इस पृष्ठभूमि में, उपर्युक्त वर्थ के लिए कंटेनरयुक्त कार्गो और क्लीन कार्गो के प्रहस्तन के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण का एक प्रस्ताव स्वीकृति के लिए इस प्राधिकरण को प्रस्तुत किया गया है।

(iv) पत्तन ने कंटेनरों के लिए 0.6 मिलियन टीईयू और क्लीन कार्गो अर्थात् ब्रेक बल्क कार्गो और अन्य कार्गो के लिए 2.32 मिलियन टन प्रति वर्ष (एमटीपीए) के टर्मिनल की इष्टतम क्षमता का अनुमान निम्नानुसार लगाया है:

(क) गेंटरी क्रेन द्वारा कंटेनर हैंडलिंग के लिए इष्टतम क्षमता:

(i) इष्टतम घाट क्षमता: वार्षिक इष्टतम घाट क्षमता का निर्धारण निम्नलिखित पैरामीटरों पर विचार करके 0.60 एमटीईयू प्रति वर्ष निर्धारित की गई है:

क्र.सं.	पैरामीटर	पत्तन द्वारा सुझाए गए मान
ए	एक वर्ष में कार्य के लिए जेंटरी क्रेनों की संख्या	3
बी	एक वर्ष में गेंटरी क्रेनों के कार्य के घंटों की संख्या	8760 (24 x 365 = 8760)
सी	प्रति गेंटरी क्रेन के फेरों की औसत संख्या (फेरा/प्रति घंटे)	25
डी	टीईयू अनुपात	1.3
ई	इष्टतम क्षमता अनुपात	70%
$\text{इष्टतम घाट क्षमता} = 3 \times 25 \times 8760 \times 1.3 \times 70\% = 597870$ $\text{टीईयू} = 0.60 \text{ एमटीईयू}$		

(ii) **इष्टतम स्टेक यार्ड क्षमता:** कंटेनर के लिए इष्टतम स्टेक यार्ड क्षमता का निर्धारण 0.65 मिलियन टीईयू प्रति वर्ष किया गया है, जैसाकि निम्नलिखित तालिका में दिया गया:

क्रं. सं.	पैरामीटर	मानदण्ड	पत्तन द्वारा सुझाए गए मान
जी	टीईयू में कुल ग्राउण्ड स्लॉट्स	720 टीईयू/हैक्ट	360 टीईयू/ हैक्ट
एच	औसत स्टेक ऊचाई	2.5	3.0
पी	अवधि दिनों की संख्या में	365 दिन	365 दिन
एस	सर्ज फैक्टर	1.3	1.3
डी	औसत अधिवास समय	4 दिन निर्यात के लिए (3 दिन आयात के)	3 दिन
	कुल उपलब्ध क्षेत्र		10 हैक्ट*
इष्टतम यार्ड क्षमता = 613200 टीईयू = 0.6 मिलियन टीईयू			

* 6.0 हेक्टे पुनः प्राप्त की गई भूमि पहले से ही वीओसीपीटी के पास शीतलन चैनल के समीप उपलब्ध है और शेष 4.0 हेक्टे पुनः प्राप्ति क्षेत्र के पश्चात पहले ही पुनः प्राप्त की गई भूमि के पास उपलब्ध करायी जाएगी।

(iii) दो क्षमताओं में से न्यून क्षमता अर्थात् 0.6 लाख टीईयू के रूप में कंटेनर प्रहस्तन के लिए इष्टतम क्षमता पर विचार किया गया है।

(ख) यांत्रिक प्रहस्तन अवसंरचना के उन्नयन के लिए टीएएमपी के आदेश संख्या टीएएमपी/16/2010-टीपीटी दिनांक 23.7.2010 में निर्धारित मानदण्डों के आधार पर **हार्बर चल क्रेन द्वारा ब्रेक बल्क कार्गो के लिए इष्टतम क्षमता:-**

क्रं.सं.	पैरामीटर	ब्रेक बल्क कार्गो
I.	ब्रेक बल्क कार्गो के लिए प्रहस्तन दर	6000 टन/प्रतिदिन
II.	कार्गो प्रहस्तन दर टन/प्रति घंटा (क्र.सं. I/(24 घंटे)*70% समुपयोजन मानदण्ड)	357
III.	कार्य के घंटे प्रति वर्ष	4000 घंटे
	एचएमसी की इष्टतम क्षमता (क्र.सं. II*III)	1428000 1.42एमएमटीपीए

क्र.सं.	पैरामीटर	अन्य कार्गो
I.	अन्य कार्गो के लिए प्रहस्तन दर	3750 टन/प्रतिदिन
II	कार्गो प्रहस्तन दर टन/प्रति घंटा ((क्र.सं. I/(24 घंटे*70% समुपयोजन मानदण्ड))	223
III	कार्य के घंटे प्रति वर्ष	4000 घंटे
	एचएमसी की इष्टतम क्षमता (क्र.सं. II*III)	892000 0.89 एमएमटीपीए

[तदोपरांत, पत्तन ने ब्रेक बल्क कार्गो और अन्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए संशोधित इष्टतम क्षमता प्रस्तुत की है जिसका बाद के पैराओं में उल्लेख है।]

- (v) पत्तन ने कंटेनर प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित उपकरण और क्लीन कार्गो प्रहस्तन के लिए एक (संख्या) 120 टी एचएमसी का ब्यौरा प्रस्तुत किया है।
- (vi) परियोजना की कुल पूँजीगत लागत का अनुमान ₹ 515.18 करोड़ लगाया गया है जिसमें से ₹ 84.45 करोड़ बर्थिंग सेवाओं के लिए है, ₹ 430.73 करोड़ कंटेनर प्रहस्तन और क्लीन कार्गो प्रहस्तन के लिए है।
- (vii) संदर्भ प्रशुल्क दिशा-निर्देश, 2013 के प्रावधानों की जांच की गई है और यह पाया गया है कि इस प्राधिकरण के आदेश संख्या टीएएमपी/34/2008-टीपीटी दिनांक 16 अक्टूबर, 2008 द्वारा 35.08% की संगत डब्ल्यूपीआई लागू करते हुए इस परियोजना के लिए कंटेनर प्रहस्तन प्रचालनों के लिए प्रशुल्क के संबंध में वीओसीपीटी पर VIII वर्थ कंटेनर टर्मिनल के लिए इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित अग्रिम प्रशुल्क उपयुक्त पाया गया है।
- (viii) जहां तक क्लीन कार्गो का संबंध है, इस प्राधिकरण द्वारा 100 टी हारवर चलता-फिरता क्रेन (एचएमसी) के लिए आदेश संख्या टीएएमपी/16/2008-टीपीटी दिनांक 23 जुलाई, 2010 द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क को 25.67% के प्रयोजनीय डब्ल्यूपीआई पर विचार करने के पश्चात अपनाए जाने के लिए उपयुक्त पाया गया है। किया गया है। क्लीन कार्गो के संबंध में भी, यह मान लिया गया है कि 80% ब्रेक बल्क कार्गो और शेष 20% कार्गो अन्य कार्गो होगी अथार्त मशीनरी, ग्रेनाइट आदि। पूर्व में अनुमोदित एचएमसी के टीएएमपी आदेश दिनांक 23 जुलाई, 2010 के अनुसार, ब्रेक बल्क के लिए प्रहस्तन दर 6,000 एमटी प्रति दिन और अन्य कार्गो के लिए 3,750 एमटी प्रति दिन पर विचार किया गया है।
- (ix) जहां तक वर्थ किराया प्रभारों का संबंध है, पत्तन द्वारा पहले से ही निर्मित वर्थ, जो पीपीपी प्रचालक को प्रदान की गई थी, और जिसके संबंध में वर्थ किराया प्रभारों को प्रभारित किया जाना था और पीपीपी प्रचालक द्वारा एकत्र किया जाना था, अपनाने के लिए उपलब्ध नहीं है। इसलिए, इसके लिए प्रशुल्क VIII वर्थ अपम्रंट प्रशुल्क में उपलब्ध नहीं है। अतः वर्थ किराया प्रभारों के लिए प्रशुल्क का प्रस्ताव अलग से किया गया है और बर्थिंग गतिविधि के संबंध में कुल राजस्व आवश्यकता के आधार पर कंटेनर पोत और अन्य क्लीन कार्गो के लिए क्रमशः 3:1 का अनुपात निर्धारित किया गया है क्योंकि कुल 400 मी. की कुल घाट लम्बाई में से कंटेनर पोत के प्रहस्तन के लिए 300 मी. का उपयोग 3 (संख्या) आरटीजीएस क्रेन नियोजित करने के साथ किया जाएगा और 100 मी घाट लम्बाई का उपयोग एक (एक) 120टी एचएमसी के माध्यम से क्लीन कार्गो के प्रहस्तन के लिए उपयोग किया जाएगा।

(x) वीओसीपीटी द्वारा प्रदान की जाने वाली वर्थिंग सेवा के लिए अनुमानित पूँजी लागत, प्रचालन लागत और वार्षिक राजस्व आवश्यकता (एआरआर) नीचे दी गई है:

क्रं.सं.	विवरण	अनुमान
(i)	बर्थ किराया के आकलन के लिए पूँजीगत लागत	₹ करोड़ में
	बर्थ के निर्माण के लिए लागत	75.00
	आधार लागत पर 3% आकस्मिक व्यय और 7% पर्यवेक्षण प्रभार	7.50
	निर्माण संविदा कर (सिविल आधार लागत के 65% पर 4%)	1.95
	बर्थ किराया के आकलन के लिए कुल पूँजीगत लागत	84.45
(ii)	बर्थ किराया के आकलन के लिए प्रचालन लागत	₹ करोड़ में
	क) मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत (बर्थ के निर्माण का 1% ₹ 8485 लाख)	84.45
	ख) मूल्यहास (₹ 8485 लाख का 3.34%)	282.06
	ग) बीमा (₹ 8485 लाख 1%)	84.45
	बर्थ किराया के आकलन के लिए कुल प्रचालन लागत	450.96
	बर्थ किराया प्रभार	
	राजस्व आवश्यकता	(₹ लाख में)
	क) कुल प्रचालन लागत	450.96
	(ख) कुल अचल स्पतियों पर नियोजित पूँजी पर 16% की दर से प्रतिफल	1,351.20
	बर्थ किराया प्रभारों के लिए कुल राजस्व आवश्यकता	1,802.16

₹ 18.02 करोड़ मूल्य की वर्थिंग सेवाओं के लिए कुल राजस्व आवश्यकता आनुपातिक है अर्थात् ₹ 13.52 (3/4वां भाग) करोड़ कंटेनर प्रहस्तन पोतों के लिए और शेष 1/4 वां भाग अर्थात् ₹ 4.50 करोड़ क्लीन कार्गो प्रहस्तन पोतों के लिए है। उपर्युक्त के आधार पार और औसत जीआरटी एवं पार्सल आकार के संबंध में गत वर्षों में पोतों के आगमन पैटर्न के आधार पर, वर्थ किराए का आकलन अग्रिम प्रशुल्क दिशा-निर्देश 2008 का अनुपालन करते हुए किया गया है। वीओसीपीटी ने इसके समर्थन में विस्तृत आकलन प्रस्तुत किया है। वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित वर्थ किराया दर निम्नानुसार है:

बर्थ किराया प्रभार

क्रं.सं.	पोत	शूनिट	विदेशी (₹ में)	तटीय (₹ में)
1.	कंटेनर पोत	दर प्रति जीआरटी/प्रति घंटे अथवा उसका अंश	0.34	0.20
2.	क्लीन कार्गो पोत	-यथोपरि-	0.28	0.17

(xi) निष्पादन मानक 16 अक्टूबर, 2008 और 23 जहुलाई, 2010 को अनुमोदित क्रमशः 8वीं बर्थ कंटेनर टर्मिनल और एचएमसी आदेश में की गई परिकल्पना के अनुसार है। ये निष्पादन मानक और वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित शर्तें निम्नानुसार हैं:

(क) सकल बर्थ आउटपुट:

कंटेनरों के मामले में, क्रेन की दर पोत पर लदान करने/उतारने टीईयू को लिफ्ट से पाते पर लादने/उतारने की कुल संख्या को व्यतीत क्रेन समय विभाजित करके आकलन किया जाएगा। कुल आवंटित क्रेन घंटों में से घटाए गए प्रचालन और गैर-प्रचालन विलम्बों के पश्चात बचा समय व्यतीत क्रेन समय होता है।

कंटेनरों के लिए कुल बर्थ आउटपुट से संबंधित मानदण्ड निम्नानुसार हैं:

कंटेनर	मानदण्ड
प्रमुख लाइन पोत	25 फेरा प्रति घंटे
पोषक पोत	17 फेरा प्रति घंटे

टिप्पणी:- निर्धारित निष्पादन मानक को पूरा करने में कमी के मामले में भार भाड़ा - 50%

कार्गो (ब्रेक ब्ल्क)	मानदण्ड
स्टील एवं बोरा बंद कार्गो	6000 टन/प्रति दिन
अन्य	3750 टन/प्रति दिन

ब्रेक ब्ल्क क्लीन कार्गो के लिए एचएमसी का उपयोग करते हुए, रियायतग्राही 90% प्रति क्रेन प्रति मास की न्यूनतम गारंटीयुक्त उपलब्धता के संबंध में बिना शर्त गारंटी देगा।

(ख) ट्रांजिट भण्डारण इवेल समय:

कंटेनर :

किसी कंटेनर के लिए ट्रांजिट भण्डारण इवेल टाइम से तात्पर्य होगा कुल समय, जिसके दौरान कंटेनर टर्मिनल में मौजूद रहता है। कंटेनरों के लिए ट्रांजिट भण्डारण इवेल समय का आकलन एक औसत के रूप में किया जाएगा और उस टर्मिनल में मास के दौरान प्रहसित प्रत्येक कंटेनर के ट्रांजिट भण्डारण का योग होगा, जिसे कंटेनरों की संख्या से विभाजित किया गया हो। इसे और अधिक इस प्रकार स्पष्ट किया जा सकता है – पोत से किसी कंटेनर के डिस्चार्ज होने की तारीख और समय जब तक कि उक्त कंटेनर टर्मिनल के बाह्य द्वार से बाहर नहीं चला जाता, आयात बाक्स के लिए कुल ट्रांजिट भण्डारण समय है। निर्यात के मामले में, समय और तारीख जब से कंटेनर टर्मिनल में प्रवेश करता है, पोत पर उसे लादे जाने के समय और तारीख भण्डारण समय होगा। प्रत्येक कंटेनर आईसीडी कंटेनरों सहित, के संबंध में डिस्चार्ज का समय, द्वार से प्रवेश और द्वार से बाहर और लोडिंग का हिसाब-किताब रखने की जरूरत होती है।

कंटेनर	मानदण्ड
टर्मिनल पर आयात	4 दिन
टर्मिनल पर निर्यात	2 दिन

[पत्तन ने तदोपरांत कंटेनरों के ट्रांजिट भण्डारण समय के लिए संशोधित निष्पादन मानक प्रस्तुत किए हैं जिसका उल्लेख बाद के पैराग्राफ में किया गया है।]

निर्धारित निष्पादन मानक को पूरा करने में कमी के मामले में भारित मान - 25%

(ग) प्राप्ति/सुपुर्दग्गि प्रचालन के लिए टर्नअराउण्ड समय:

प्राप्ति/सुपुर्दग्गि प्रचालन के लिए टर्नअराउण्ड समय एक महीने में कार्गो के लदान/उत्तराई, जैसा भी मामला हो, में लगे समय के योग को नियोजित ट्रेलरों/रेकों की संख्या से विभाजित करने के पश्चात आयी संख्या होगी। इसके अलावा, ट्रेलरों/रेकों द्वारा टर्मिनल में एकल प्रविष्टि पर उत्तराई और लदान, दोनों कार्य किए जाने के मामले में इन ट्रेलरों/रेकों के लिए आवंटित समय दोगुना होगा।

क्र.सं.	कंटेनर	मानदण्ड
(i)	कंटेनर के लिए ट्रेलर (एकल प्रचालन)	2 घंटे
(ii)	कंटेनर के लिए ट्रेलर (दोहरा प्रचालन)	4 घंटे
(i)	आईसीडी कंटेनर के लिए रैक (एकल प्रचालन)	6 घंटे
(ii)	आईसीडी कंटेनर के लिए रैक (दोहरा प्रचालन)	12 घंटे

निर्धारित निष्पादन मानक को पूरा करने में कमी के मामले में भारित मान - 25%

(घ) केंटेनर प्रहस्तन के लिए निष्पादन मूल्यांकन एवं लिक्विडेटिड क्षतियों का आकलन:

निष्पादन मूल्यांकन रियायतग्राही द्वारा प्रस्तुत की गई रिपोर्टों की तिमाही समीक्षा और/अथवा रियायतग्राही के रिकार्डों और/अथवा रियायत प्रदान करने वाले प्राधिकरण द्वारा पूछताछ के आधार पर किया जाएगा। रियायतग्राही औसत निष्पादन में प्रत्येक 10% (दस प्रतिशत) की कमी के लिए संबंधित तिमाही के सकल राजस्व के 1% (एक प्रतिशत) की दर पर निर्धारित लिक्विडेटिड क्षतियों का भुगतान करेगा, जिसका मूल्यांकन निम्न पद्धति से किया जाएगा:

प्रत्येक निष्पादन मानक का आकलन उपर्युक्त दर्शाए गई पद्धति से औसत के रूप में किया जाता है। वास्तविक औसत निष्पादन के साथ-साथ मानक का मूल्यांकन निर्धारित मानक से तुलना करते हुए किया जाएगा। इसमें कमी का आकलन निर्धारित मानक की प्रतिशतता के रूप में किया जाएगा। प्रत्येक निष्पादन मानक के संबंध में कमी उसका निर्दिष्ट भारित मान होगा। प्रत्येक निष्पादन मानक के संबंध में औसत निष्पादन में समग्र कमी का मूल्यांकन भारित कमियों के कुल योग रूप में किया जाएगा। उदाहरण के लिए, यदि सकल वर्थ आउटपुट में $x\%$ की कमी है, तो ट्रांजिट भण्डारण डबेल समय $y\%$ है और प्राप्ति/सुपुर्दगीप्रचालन के लिए टर्नअराउण्ड समय $z\%$ है और ऐसी कमियों के लिए निर्दिष्टभारित मान क्रमशः 0.7, 0.2 और 0.1 है तो औसत निष्पादन में समग्र कमी $(0.7x + 0.2y + 0.1z)\%$ होगी।

(इ) क्लीन कार्गो के प्रहस्तन के लिए निष्पादन मूल्यांकन एवं लिक्विडेटिड क्षतियों का आकलन:

(i) दण्ड, यदि न्यूनतम गारंटीशुदा उपलब्धता को प्राप्त नहीं किया जाता है चूँकि, क्रेन को किराए पर लेना टनभार पर आधारित होता है, इसलिए, कार्य घंटों में 90% से नीचे की कमी जिसे नोर्मेटिव टनभार (विभिन्न कार्गो समूहों में न्यूनतम टनभार) द्वारा गुणित एवं शीर्ष “विदेशी” के अंतर्गत नोर्मेटिव टनभार के लिए प्रयोज्य दर द्वारा गुणित पर लागू होने वाले राजस्व अंश के 25% को दंड के रूप में वसूल की जाएगा।

(ii) दण्ड, यदि न्यूनतम गारंटीशुदा दक्षता प्राप्त नहीं की जाती है न्यूनतम गारंटीशुदा दक्षता में आने वाली कमी के लिए शीर्ष “विदेशी” के अंतर्गत नोर्मेटिव टनभार के लिए प्रयोज्य दर द्वारा गुणित टन भार में आने वाली कमी की तुलना में राजस्व का 25% की दर से दण्ड प्रभारित होगा

3.1. पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने अपने पत्र संख्या पीआर-14019/16/2012-पीजी दिनांक 31 जुलाई, 2013 द्वारा 31 जुलाई, 2013 को महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अंतर्गत ‘महा पत्तनों पर परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण के लिए दिशा-निर्देश 2013’ जारी किए हैं। महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अंतर्गत पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी नीति निर्देशों के अनुपालन में, उक्त दिशा-निर्देशों को अधिसूचना संख्या टीएमपी/18/2013-विविध द्वारा 8 अगस्त, 2013 को गजट संख्या 214 द्वारा अधिसूचित किया गया था। उक्त दिशा निर्देश 31 जुलाई 2013 से प्रवृत्त किए गए थे।

3.2. (i) इस मामले में, 2013 के उक्त प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 2.2, जो कि प्रासंगिक हैं, को नीचे उद्धृत किया गया है:

"संबंधित महापत्तन से प्राप्त होने वाले प्रस्ताव के आधार पर प्रत्येक पत्तन के लिए प्रत्येक वस्तु / वस्तुओं की श्रेणी और सेवा/सेवा की श्रेणी अथवा सेवा अथवा सेवाओं के संयोजन, जैसा भी मामला हो, के लिए, संदर्भ प्रशुल्क ("संदर्भ प्रशुल्क") का निर्धारण टैम्प द्वारा किया जाएगा। ऐसे प्रस्ताव में प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क और "निष्पादन मानक" विनिर्दिष्ट होंगे। प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के अंतर्गत संबंधित महा पत्तन न्यास में उस वस्तु के लिए निर्धारित संदर्भ प्रशुल्क उच्चतम प्रशुल्क होगा। उच्चतम प्रशुल्क को अपनाने हुए, प्रशुल्क दिशा निर्देश 2008 के अंतर्गत निर्धारित आधार दर डब्ल्यूपीआई प्रतिवर्ष के 60% की सीमा तक आकलित दर होगी, जैसाकि उक्त दिशा निर्देशों में वर्ष, जिसमें उक्त प्रशुल्क मूल रूप से अधिसूचित किया गया था, की पहली जनवरी और अनुवर्ती संबंधित वर्ष, जब प्रश्नाधीन किसी विशेष परियोजना को अधिसूचित किया जा रहा हो, की पहली जनवरी के बीच की अवधि के लिए, प्रावधान किया गया है। प्रस्ताव प्राप्त होने के 15 दिनों के भीतर, टीएमपी संदर्भ प्रशुल्क और निष्पादन मानकों को अधिसूचित करेगा।"

(ii) वीओसीपीटी के उपर्युक्त प्रस्ताव से यह पता चलता है कि वीओसीपीटी ने वीओसीपीटी पर डीबीएफओटी आधार पर पीपीपी मोड के अंतर्गत कंटेनर और क्लीन कार्गो के प्रहस्तन को समर्थ बनाने के लिए विद्यमान उत्तरी कार्गो वर्थ-IV (एनसीबी- IV) के विकास का प्रस्ताव किया है।

3.3. कंटेनर प्रहस्तन प्रचालनों के लिए प्रहस्तन प्रभारों और भण्डारण प्रभारों के संबंध में, वीओसीपीटी ने 35.08% के प्रयोजनीय सूचकांकन लागू करने के पश्चात, इस प्राधिकरण द्वारा आदेश संख्या टीएमपी/34/2008-टीपीटी दिनांक 16 अक्टूबर, 2008 द्वारा अनुमोदित वीओसीपीटी पर कंटेनर टर्मिनल के लिए वर्थ संख्या VIII के लिए निर्धारित अग्रिम प्रशुल्क अपनाने के लिए प्रस्ताव किया है। एनसीबी-IV पर नियोजन के लिए प्रस्तावित 120टी के एचएमसी का प्रयोग करते हुए क्लीन कार्गो के प्रहस्तन के लिए, वीओसीपीटी ने 25.67% के प्रयोजनीय सूचकांकन कारक को लागू करने के पश्चात इस प्राधिकरण के आदेश संख्या टीएमपी/16/2010-टीपीटी दिनांक 23 जुलाई, 2010 द्वारा अनुमोदित 100टी एचएमसी के अग्रिम किराया प्रभारों को अपनाने हुए प्रहस्तन प्रभारों का प्रस्ताव किया है। जहां तक वर्थ किराया प्रभारों का संबंध है, वीओसीपीटी ने वर्थ संख्या एनसीबी-IV के निर्माण की पूँजी लागत के आधार पर और प्रस्तावित वर्थ के पोत मापदंडों पर विचार करते हुए अलग प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है।

4.1. प्रस्ताव की जांच के आधार पर, हमारे पत्र दिनांक 19 जुलाई, 2016 द्वारा वीओसीपीटी से कुछ बिंदुओं पर जानकारी/ स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने के लिए अनुरोध किया गया था। वीओसीपीटी ने अपनी दिनांक 26 जुलाई, 2016 की ई-मेल द्वारा उत्तर देते हुए संशोधित वर्थ किराया आकलन और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए संशोधित निष्पादन मानक प्रस्तुत किए हैं। तथापि, चूँकि, वीओपीसीपीटी के ई-मेल दिनांक 26 जुलाई, 2016 में प्रस्तुत संशोधित वर्थ किराया आकलन में अभी भी कुछ असंगत बातें पायी गई थीं, इसलिए, हमारे पत्र दिनांक 5 अगस्त, 2016 में इसका उल्लेख किया गया था। वीओसीपीटी ने इसके उत्तर में अपने दिनांक 8 अगस्त, 2016 के ई-मेल कंटेनर प्रहस्तन के लिए संशोधित वर्थ किराया आकलन प्रस्तुत किया है और संशोधित निष्पादन मानक प्रस्तुत किए हैं। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण एवं उस पर व्यक्त वीओसीपीटी की प्रतिक्रिया का सार-संक्षेप तालिका रूप में नीचे दिया गया है:

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	बीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत सूचना/स्पष्टीकरण
(i)	<p><u>120टी एचएमसी का प्रयोग करते हुए ब्रेक ब्ल्क तथा अन्य कार्गो के लिए प्रभार</u></p> <p>(क) क्र.सं. 2 के अंतर्गत पैरा 9 में बीओसीपीटी का प्रस्ताव। परियोजना विशिष्टियों में यह उल्लेख किया गया है कि पत्तन ने क्लीन कार्गो के प्रहस्तन के लिए एक संख्या 120 (टन हारवर चल क्रेन एचएमसी) के नियोजन का प्रस्ताव किया है। जबकि, बीओसीपीटी द्वारा अपनाया गया अग्रिम प्रशुल्क 100 टन एचएमसी का है जोकि इस प्राधिकरण के आदेश संख्या टीएएमपी- 2010/16/टीपीटी दिनांक 23जुलाई, 2010 द्वारा अनुमोदित है। ब्रेक ब्ल्क कार्गो के लिए (विदेशी के लिए ₹/73.14प्रति टन का प्रस्तावित प्रशुल्क 6000टी/प्रतिदिन के बेंचमार्क निष्पादन के संबंध में है और अन्य कार्गो (विदेशी) के लिए प्रस्तावित ₹/117.09प्रति टन 3750टी/प्रति दिन के बेंचमार्क निष्पादन के संबंध में है। बेंच मार्क निष्पादन के लिए प्रस्तावित तुलनात्मक दर 100 टी एचएमसी है। निर्विवाद रूप से, नियोजित किए जाने के लिए प्रस्तावित 120टन एचएमसी से उच्च उत्पादकता को प्राप्त किया जा सकता है। इसलिए, बीओसीपीटी 100टी एचएमसी के निम्न निष्पादन स्तर के बेंचमार्क किए गए 100टी एचएमसी की अपनायी गई प्रस्तावित दर के औचित्य को सिद्ध करे।</p>	<p>आदेश संख्या टीएएमपी-2011/50/बीओसीपीटी दिनांक 19.01.2012 में गजट संख्या 65 दिनांक 14.03.2012 पैरा संख्या 9.4 द्वारा टीएएमपी ने यह उल्लेख किया है कि उत्पादकता से सम्बद्ध प्रशुल्क क्षमता में अन्तरालों की स्वतःी पूर्ति हो जाती है, क्योंकि प्रहस्तन दर के संबंध में उच्च क्षमतायुक्त क्रेन से बेहतर उत्पादकता के प्रतिफल की आशा की जाती है।</p> <p>अतः आदेश संख्या टीएएमपी/16/2010-टीपीटी दिनांक 23.07.2010, गजट संख्या 201 दिनांक 12.08.2010 में उसी पत्तन में उसी प्रचालन के लिए प्रशुल्क में अंतराल से बचने के लिए 120 टन हारवर चल क्रेन के नियोजन के वर्तमान प्रस्ताव के लिए विचार किया गया है।</p>
	<p>(ख) पत्तन इस बात की पुष्टि भी करे कि 100टन एचएमसी के लिए पत्तन द्वारा अपनायी गई प्रस्तावित दर पर, बीओटी प्रचालक 120टन एचएमसी के लिए राजस्व आवश्यकता को पूरा करने की स्थिति में होगा, जिसे 100टन एचएमसी के स्थान पर इस परियोजना में नियोजित करने का प्रस्ताव किया गया है।</p>	<p>इस बात की पुष्टि की जाती है कि 120 टन एचएमसी से राजस्व आवश्यकता को पूरी हो जाएगी क्योंकि प्रचालक बीओसीपीटी में यांत्रिक प्रहस्तन उपकरणों [एचएमसी 2 (संख्या) 120टन प्रत्येक] के उन्नयन से संबंधित अग्रिम प्रशुल्क आदेश में दर्शाए गए अनुसार 120टन एचएमसी के निष्पादन के अनुसार उच्च स्लैब में प्रभारों की वसूली करेगा।</p>
(ii)	<u>निष्पादन मानक</u>	
	<p>(क) बीओसीपीटी ने स्टील और बोराबंद कार्गो के लिए 6000टन/प्रति घंटे और अन्य कार्गो के लिए 3750 टन/प्रति घंटे के निष्पादन मानक का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित निष्पादन मानक 100टन एचएमसी के लिए प्राधिकरण क्षरा अनुमोदित</p>	<p>आदेश संख्या टीएएमपी/11/2016-केपीटी दिनांक 30 मार्च 2016 के अनुसार प्रस्तावित एचएमसी के लिए निष्पादन मानक अपनाए जाने वाले निम्नानुसार हैं:</p>

	निष्पादन मानक हैं। निर्विवाद रूप से, नियोजित किए जाने के लिए प्रस्तावित 120टन एचएमसी से उच्च उत्पादकता प्राप्त की जा सकती है। इसलिए, 100टन एचएमसी के लिए संगत निष्पादन मानकों का निर्धारण 120टन एचएमसी करना बेमेल है। जैसाकि वीओसीपीटी इस बात से भलीभांति अवगत होगा कि 2013 के संदर्भ प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खण्ड 2.9 के अनुसार, वीओटी प्रचालक उक्त दिशा-निर्देशों के खण्ड 2.9 के अनुसार, निष्पादन की उपलब्धि के लिए 15% निष्पादन से सम्बद्ध प्रशुल्क वृद्धि के लिए पात्र है। पत्तन निष्पादन मानक तामें बेमेल के संबंध में उपर्युक्त टिप्पणी को देखते हुए, अपने प्रस्ताव की समीक्षा करे। इस बात की जांच की जाए कि उच्च क्षमता वाली क्रेन का प्रयोग करते हुए निम्न निष्पादन मानक प्राप्त करने के लिए प्रशुल्क में 15% वृद्धि के लाभ हांसिल करने के लिए वीओटी प्रचालक को अनुमति देना कहां तक औचित्यपूर्ण है। निष्पादन मानकों की समीक्षा से तुलनात्मक निष्पादन मानकों के लिए दर की समीक्षा करना भी आवश्यक होगा।	कार्गो(ब्रेक बल्क)	मानदण्ड	
स्टील एवं बोराबंद कार्गो	6400 टन/प्रतिदिन			
अन्य	4000 टन/प्रतिदिन			
[120टन एचएमसी के लिए उपर्युक्त बेहतर प्रहस्तन दर अपनाते हुए बर्थर्फ किराया आकलन भी वीओसीपीटी द्वारा संशोधित किया गया है।]				
(ख) उपर्युक्त मद (i) (क) और (ii) (क) के संदर्भ में, हाल ही में इस प्राधिकरण द्वारा 2008 के दिशा-निर्देशों में विनिर्दिष्ट सिद्धांतों के अनुपालन में केपीटी पर 124टन एचएमसी के लिए आदेश संख्या टीएएमपी/11/2016-केपीटी दिनांक 30 मार्च, 2016 की ओर ध्यान आकर्षित किया जाता है। पत्तन तुलनात्मक निष्पादन मानकों के साथ केपीटी पर 124 टन एचएमसी के लिए अनुमोदित दर को अपनाने की संभावनाओं का पता लगाए, क्योंकि वीओसीपीटी पर नियोजित करने के लिए जिस एचएमपी का प्रस्ताव किया गया है वह भी उसी क्षमता के काफी नजदीक है।	आदेश संख्या टीएएमपी/16/2010-टीपीटी दिनांक 23.7.2010 में एक ही प्रकार के कार्गो के लिए विभिन्न बर्थों पर इसी पत्तन में प्रशुल्क में अंतराल का निराकरण करने के लिए 120टन हार्बर चल क्रेन के नियोजित करने के निर्धारित प्रशुल्क पर विचार किया गया है। इसके अलावा, कांडला पत्तन न्यास के आदेश में प्रस्तावित उपकरण वर्तमान प्रस्ताव से अलग प्रकार का है जैसे अतिरिक्त दो ग्रेव (45 टन) और विद्युत बूस्टर। इसके अतिरिक्त, केपीटी आदेश में वार्षिक राजस्व आवश्यकता का संवितरण शुष्क बल्क, ब्रेक बल्क और अन्य कागारे के बीच किया गया है। यह पद्धतन के केवल क्लीन कार्गो के प्रहस्तन करने से संबंधित वर्तमान प्रस्ताव के जैसा नहीं है। अतः विशिष्ट रूप से केवल ड्राई बल्क, ब्रेक बल्क (स्टील एवं बोराबंद कार्गो और अन्य कार्गो) के लिए एचएमसी के लिए गजट संख्या 201 दिनांक 2.8.2010 द्वारा अधिसूचित आदेश में प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दर को अपनाने के लिए पत्तन का प्रस्ताव उपर्युक्त समझा गया है।			

	<p>(ग) पूर्व निर्धारित निष्पादन मानकों की उपलब्धियों के लिए वीओटी प्रचालक को पुरस्कृत करने के लिए संदर्भ प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का अवलम्ब ग्रहण करे।</p> <p>यद्यपि, वीओसीपीटी ने 8वें कंटेनर टर्मिनल के लिए प्रशुल्क आदेश और एचएमसी से संबंधित प्रशुल्क आदेश के अनुसार, निष्पादन मानकों की परिकल्पना की है, तथापि वीओसीपीटी द्वारा 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अंतर्गत यथा निर्धारित निष्पादन से सम्बद्ध प्रशुल्क से संबंधित प्रावधानों का प्रस्ताव नहीं किया गया है।</p>	अनुसूची (2) से (4) की सामान्य टिप्पणियों में यथा प्रस्तुत प्रावधान																		
(iii)	<u>बर्थ किराया प्रभार:</u>																			
	<p>(क) पत्तन को बर्थ किराया आकलन में सुविचारित कंटेनरों के लिए 6 लाख टीईयू/प्रति वर्ष पर और ब्रेक बल्क एवं अन्य कार्गों के लिए 14,18,025 टन/प्रति वर्ष पर इष्टतम क्षमता आकलन गणना प्रस्तुत करें।</p>	<p>कंटेनरों के लिए इष्टतम घाट क्षमता तालिका रूप में निम्नानुसार दी गई है:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>क्र.सं.</th><th>पैरामीटर</th><th>पत्तन के सुझावानुसार मान</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ए</td><td>वर्ष में कार्य के लिए नियोजित गेंट्री क्रेनों की संख्या</td><td>3</td></tr> <tr> <td>बी</td><td>एक वर्ष में गेंट्री क्रेनों के कार्य घंटों की संख्या</td><td>8760 (24 x 365 = 8760)</td></tr> <tr> <td>सी</td><td>प्रति गेंट्री क्रेनों (चक्कर/प्रति घंटा) के फेरा की औसत संख्या</td><td>25</td></tr> <tr> <td>डी</td><td>टीईयू अनुपात</td><td>1.3</td></tr> <tr> <td>ई</td><td>इष्टतम क्षमता अनुपात</td><td>70%</td></tr> </tbody> </table> <p>इष्टतम घाट क्षमता = ए X बी X सी X डी X ई = 597870 टीईयू = 0.60 एमटीईयू</p> <p>ब्रेक बल्क और अन्य कार्गो की इष्टतम क्षमता निम्नानुसार है:</p>	क्र.सं.	पैरामीटर	पत्तन के सुझावानुसार मान	ए	वर्ष में कार्य के लिए नियोजित गेंट्री क्रेनों की संख्या	3	बी	एक वर्ष में गेंट्री क्रेनों के कार्य घंटों की संख्या	8760 (24 x 365 = 8760)	सी	प्रति गेंट्री क्रेनों (चक्कर/प्रति घंटा) के फेरा की औसत संख्या	25	डी	टीईयू अनुपात	1.3	ई	इष्टतम क्षमता अनुपात	70%
क्र.सं.	पैरामीटर	पत्तन के सुझावानुसार मान																		
ए	वर्ष में कार्य के लिए नियोजित गेंट्री क्रेनों की संख्या	3																		
बी	एक वर्ष में गेंट्री क्रेनों के कार्य घंटों की संख्या	8760 (24 x 365 = 8760)																		
सी	प्रति गेंट्री क्रेनों (चक्कर/प्रति घंटा) के फेरा की औसत संख्या	25																		
डी	टीईयू अनुपात	1.3																		
ई	इष्टतम क्षमता अनुपात	70%																		

		दिनांक 30.6.2016 के आवेदन में प्रस्तुत गणना	क्रं.सं. ii(क) के अनुसार संशोधित गणना
	प्रतिदिन ब्रेक बल्क कार्गो की प्रहस्तन दर	6000 टन/प्रतिदिन	6400 टन/प्रतिदिन
	प्रतिदिन अन्य कार्गो की प्रहस्तन दर	3750 टन/प्रतिदिन	4000 टन/प्रतिदि न
	ब्रेक बल्क कार्गो का अनुपात	80%	80%
	अन्य कार्गो का अनुपात	20%	20%
	इष्टतम क्षमता	0.70X (0.80X6,000) + (0.20X3,750) X365 =14,18,025 टन	0.70 X (0.80X6 ,400)+ (0.20 X4,000) X365 = 15,12, 560 टन
(ख)	2008 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानदण्डों के अनुसार, प्रहस्तन दर 25/फेरे/प्रति घंटे घाट क्रेन है। 1638 टीईयू/प्रति दिन पर कंटेनर प्रहस्तन उत्पादकता पर विस्तृत गणना के साथ विचार करने का आधार स्पष्ट करें। इस बात की भी पुष्टि करें कि यह 2008 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित 25टीईयू प्रति घंटे /घाट क्रेन की प्रहस्तन दर के मानदण्ड के अनुसार है।	1638 टीईयू/प्रति दिन पर कंटेनर प्रहस्तन उत्पादकता पर विचार करने का आधार निम्नानुसार है: नियोजित की जाने वाली गेटी क्रेनों की संख्या - 3 उत्पादकता प्रतिदिन = 3 X 25 फेरे/प्रति घंटे X 24घंटे X 1.3 X 0.7 = 1638 टीईयू/प्रतिदिन इस बात की पुष्टि की जाती है कि प्रहस्तन दर 2008 के दिशा-निर्देशों में यथा विनिर्दिष्ट 25 टीईयू प्रति घंटे/घाट क्रेन के मानदण्डों के अनुसार है।	
(ग)	उपर्युक्त मद(ii)(क) पर हमारी टिप्पणी को देखते हुए, वर्ध किराया आकलन में सुविचारित ब्रेक	ब्रेक बल्क कार्गो और अन्य कार्गो के लिए प्रहस्तन दर को वर्ध किराया आकलन में संशोधित किया	

	बल्क और अन्य कार्गों के लिए प्रहस्तन दर की समीक्षा की जानी है।	गया है और प्रस्तुत किया जाता है।
	<p>(घ) (i) 2008 के दिशा-निर्देशों के अंतर्गत, वर्थ किराया आकलन के लिए निर्धारित मानदण्डों के अनुसार, 70% समुपयोजन पर दिनों की संख्या और घंटों की संख्या 255.5 दिन ($365 * 70\% / 6123$ घंटे (अर्थात् $365 * 24 * 70\%$) बनता है। जबकि, वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत कंटेनर पोतों के लिए वर्थ किराया आकलन 365 वर्थ दिनों और 8760 वर्थ घंटों की संख्या के लिए है। इन पैरामीटरों को 2008 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानदण्डों के अनुरूप नहीं पाया गया है। वीओसीपीटी से इसकी पुनः जांच करने तथा 2008 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानदण्डों के अनुपालन में आवश्यक संशोधन करने का अनुरोध किया गया है।</p> <p>क्लीन कार्गो के लिए, पत्तन द्वारा प्रस्तुत वर्थ किराया आकलन 265 वर्थ दिनों के लिए और 6353 वर्थ घंटों की संख्या के लिए है। वीओसीपीटी द्वारा उपर्युक्त मद पर हमारी टिप्पणी को देखते हुए 2008 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानदण्डों के अनुरूप इन पैरामीटरों को संशोधित किया जाना है।</p> <p>(ii) चूँकि, वीओसीपीटी द्वारा अपने पत्र दिनांक 26 जुलाई, 2016 के पत्र द्वारा प्रस्तुत वर्थ किराया का संशोधित आकलन अभी भी असंगत पाया गया है, इसलिए, हमारे पत्र दिनांक 5 अगस्त, 2016 द्वारा वापिसी ई-मेल द्वारा उत्तर देने के अनुरोध के साथ निम्नलिखित बिंदुओं को वीओसीपीटी के ध्यान में पुनः लाया गया था।</p> <p>(क) ब्रेक बल्क कार्गो और अन्य कार्गो के संशोधित वर्थ किराया आकलन में वर्थ दिनों और वर्थ घंटों की संख्या 265 दिन और 6360 घंटे हैं, यह 255.5 दिन और 6132 घंटे हैं, जिसके संबंध में हमारे पत्र दिनांक 19 जुलाई, 2016 में ध्यान दिलाया गया है।</p> <p>(ख) कंटेनर पोतों के लिए संशोधित वर्थ किराया आकलन संलग्न नहीं किया गया है। गणना प्रस्तुत करते समय, पत्तन को यह सुनिश्चित करना</p>	<p>कंटेनर पोतों के लिए वर्थ किराया आकलन 2008 के दिशा-निर्देशों के आधार पर संशोधित किया गया है।</p> <p>क्लीन कार्गो के लिए वास्तविक पैरामीटरों के आधार पर आकलित वर्थ किराया भी प्रस्तुत किया गया है।</p> <p>[वीओसीपीटी ने अपने ई-मेल दिनांक 8 अगस्त, 2016 द्वारा कंटेनर पोत के लिए संशोधित वर्थ किराया आकलन और संशोधित निष्पादन मानक प्रस्तुत किए हैं, जिन्हें बाद के पैराग्राफों में दर्शाया गया है।]</p>

	<p>है कि कार्य दिवस और कार्य घंटे 255.5 दिन (अर्थात् 365 दिन x 70%) और 6132 घंटे (365 दिन x 70% x 24 घंटे) हैं, जबकि, इसके विपरित वीओसीपीटी द्वारा अपने मूल प्रस्ताव में 366 कार्य दिवसों पर विचारकिया गया है। 25 फेरे/क्रेन/प्रति घंटा पर वर्थ किराया आकलन के लिए विचार की गई प्रहस्तन दर के अनुरूप कंटेनर टर्मिनल के लिए निष्पादन मानकों की भी समीक्षा की जाए।</p>	
	<p>(ड.) पत्तन ने 2 पोत माने हैं, एक कंटेनर पोत (300 मीटर) और एक क्लीन कार्गो पोत (100 मीटर) को प्रस्तावित एनसीबी-IV में स्थान दिया जा सकता है। पत्तन से अनुरोध है कि इस बात की पुनः पुष्टि करे कि 400 मीटर की प्रस्तावित वर्थ लम्बाई पर दो पोतों का प्रहस्तन एक ही समय में साथ-साथ किया जा सकता है जैसाकि वर्थ किराया आकलन के निर्णय पर पहुंचने के लिए वीओसीपीटी द्वारा माना गया है।</p>	इस बात की पुष्टि की जाती है कि आवश्यकता होने पर 400 मीटर की प्रस्तावित वर्थ लम्बाई पर दो पोतों को एक साथ प्रहस्तन किया जा सकता है।
	<p>(च) कंटेनर पोतों और क्लीन कार्गो पोतों के संबंध में विदेशी और तटीय पोत के अंश प्रस्तुत किए जाएं।</p>	जहां तक कंटेनरों और क्लीन कार्गो का संबंध है, 100% विदेशी पोतों पर विचार किया गया है।
	<p>(छ) तटीय पोतों के लिए वर्थ किराया पर निर्णय करते समय, यह देखा गया है कि पत्तन ने विदेशी दर के संबंध में निर्णय करने के लिए तटीय रियायत दर के प्रभाव पर विचार नहीं किया है। ऐसा होते हुए, वीओटी प्रचालक वर्थ सेवाओं से अनुमानित वार्षिक राजस्व आवश्यकता (एआरआर) को प्राप्त करने की स्थिति में नहीं होगा। इसलिए, पत्तन को विदेशी पोत और तटीय पोत के अंश को हिसाब में लेना है एवं विदेशगामी पोतों के लिए प्रस्तावित वर्थ किराया प्रभारों के संबंध में निर्णय करते समय कंटेनर और क्लीन कार्गो के लिए तटीय पोत के लिए तटीय रियायत दर के प्रभाव पर विचार करना है।</p>	जैसाकि ऊपर उल्लेख किया गया है, कंटेनरों और क्लीन कार्गो के संबंध में 100% विदेशी पोतों पर विचार किया गया है, अतः कंटेनर और क्लीन कार्गो के लिए तटीय पोत के लिए तटीय रियायत दर के प्रभाव पर विचार करने का प्रश्न नहीं उठता।
(iv)	<u>दर मान</u>	
	<p>(क) पत्तन को 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में प्रावधानों के अनुरूप अन्य पीपीपी परियोजनाओं के लिए अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क में निर्धारित अनुसार निष्पादन से सम्बद्ध प्रशुल्क के संबंध में उपयुक्त प्रावधान का प्रस्ताव प्रस्तुत करें।</p>	<p>निष्पादन मानकों से संबंधित अनुसूची (2) से (4) के सामान्य टिप्पण के अनुसार निम्नलिखित टिप्पणियों का प्रस्ताव किया जाता है:</p> <p>(i) प्रशुल्क सीमा में 1 जनवरी, 2016 और प्रासंगिक वर्ष की प्रथम जनवरी के मध्य थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के उतार चढ़ाव के</p>

	<p>60% की सीमा तक सूचकांकित वृद्धि की जाएगी। प्रशुल्क सीमा का यह स्वतः : समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमा प्रासंगिक वर्ष की पहली अप्रैल से आगामी वर्ष की 31 मार्च तक लागू रहेगी।</p> <p>(ii) वाणिज्यिक प्रचालन (सीओडी) की तारीख से उसी वित्तीय वर्ष की 31 मार्च तक, प्रशुल्क उस वर्ष के प्रासंगिक सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क तक सीमित किया जाएगा जो अधिकतम होगा। उपर्युक्त संदर्भ प्रशुल्क 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के पैरा 2.2 में दिए गए अनुसार सूचकांकन के आधार पर प्रत्येक वर्ष स्वतः ही संशोधित हो जाएगा जो पूरी लाइसेंस अवधि के लिए लागू होगा।</p> <p>तथापि लाइसेंस धारक, आगामी वित्तीय वर्ष की पहली अप्रैल से कम से कम 90 वित्तीय वर्ष के प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क से ऊपर, प्रचालन के दूसरे वर्ष से आगे निष्पादन मानकों (निष्पादन से सम्बद्ध प्रशुल्क) सहित प्रशुल्क का प्रस्ताव करने के लिए स्वतंत्र होगा। ऐसा निष्पादन से सम्बद्ध प्रशुल्क, उस प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क के 15 प्रतिशत से अधिक नहीं होगा और यह प्रशुल्क निष्पादन से सम्बद्ध प्रशुल्क अगले वित्तीय वर्ष के प्रथम दिन से संपूर्ण वित्तीय वर्ष के लिए लागू होगा।</p>
	<p>(ब) वीओसीपीटी ने यह प्रस्ताव किया है कि वर्ष किराया प्रभार वीओटी प्रचालक द्वारा प्रभारित किए जाएंगे। यह स्थिति होते हुए, “सामान्य नियम एवं शर्तों” के अंतर्गत प्रस्तावित शर्त संख्या (ix) की प्रासंगिकता को स्पष्ट किया जाए। निम्नलिखित प्रावधान का निर्धारण उपर्युक्त प्रतीत होता है:</p> <p>“कोई भी वर्ष किराया उस अवधि के लिए प्रभारित नहीं होगा जब टर्मिनल प्रचालक के उपकरणों में खराबी, विद्युत आपूर्ति की विफलता, या अन्य ऐसे कारणों, जिनके लिए टर्मिनल प्रचालक को उत्तरदायी ठहराया जा सकता हो, से पोत वर्ष पर लगातार एक घंटे अथवा अधिक समय तक बेकार खड़ा रहे।”</p>

(ग) दरों की प्रयोजनीयता के विनियमन से संबंधित प्रत्येक शर्त की प्रासंगिकता की समीक्षा की जाए।	दरों की प्रयोजनीयता के विनियमन से संबंधित प्रत्येक शर्त की प्रासंगिकता की समीक्षा की गई है और इन्हें सम्मिलित किया गया है।
---	--

4.2. जैसाकि ऊपर उल्लेख किया गया है, वीओसीपीटी ने अपने ई-मेल दिनांक 8 अगस्त, 2016 द्वारा 255 दिनों के लिए कंटेनर के लिए संशोधित बर्थ किराया आकलन प्रस्तुत किए हैं, जोकि पत्तन द्वारा इससे पहले प्रस्तुत 366 दिनों के स्थान पर है। संक्षेप में, वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधित बर्थ किराया प्रभार और वीओसीपीटी द्वारा अपने ई-मेल दिनांक 26 जुलाई, 2016 द्वारा प्रस्तावित संशोधित निष्पादन मानक (ब्रेक ब्ल्क कार्गो के लिए संशोधित) नीचे दिए गए हैं:

(i) वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधित बर्थ किराया इस प्रकार हैं:

कंटेनर के लिए:

विवरण	देशगामी पोत (₹ में)	तटीय पोत (₹ में)
कंटेनर पोत	0.49	0.29
क्लीन कार्गो पोत	0.28	0.17

(ii) निष्पादन मानक:

कंटेनरों के लिए सकल बर्थ आऊटपुट के लिए मानदण्ड इस प्रकार हैं:

कंटेनर	मानदण्ड
मेन लाइन पोत	25 फेरे प्रति घंटे
पोषक पोत	22 फेरे प्रति घंटे

टिप्पणी:- निर्धारित निष्पादन मानक में कमी आने के मामले में भारित मूल्य - 50%

क्लीन कार्गो

कार्गो (ब्रेक ब्ल्क)	मानदण्ड
स्टील एवं बोराबंद कार्गो	6400 टन/प्रतिदिन
अन्य	4000 टन/प्रतिदिन

ब्रेक बल्क क्लीन कार्गो के लिए एचएमसी का प्रयोग करते हुए, रियायतग्राही बिना शर्त 90% प्रति क्रेन प्रति मास की न्यूनतम गारंटीशुदा उपलब्धता की गारंटी देगा।

[निष्पादन मानकों से संबंधित अन्य टिप्पणियों को अपने मूल प्रस्ताव में दिए गए अनुसार ही रखने का प्रस्ताव किया गया है और इसलिए इसे दोहराया नहीं गया है।]

4.3. पत्तन द्वारा प्रस्तावित एसओआर में, एचएमसी का प्रयोग करने के लिए ब्रेक बल्क कार्गो और अन्य कार्गो के लिए दरें मांगी गई थीं। तत्पश्चात, वीओसीपीटी ने अपने ई-मेल दिनांक 10 अगस्त, 2016 में (i) स्टील और बोराबंद कार्गो और (ii) अन्य कार्गो के लिए एचएमसी का प्रयोग करते हुए ब्रेक बल्क कार्गो की दर का प्रस्ताव करते हुए, प्रस्तावित एसओआर में कार्गो के नोमेनक्लेचर को संशोधित करने का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित नोमेनक्लेचर उस कार्गो के नोमेनक्लेचर के अनुरूप है जिसके लिए निष्पादन मानकों का प्रस्ताव किया गया है और यह अपनाए गए संदर्भ प्रशुल्क के आदेश के अनुरूप है।

4.4. तत्पश्चात, वीओसीपीटी ने अपने ई-मेल दिनांक 16 अगस्त, 2016 द्वारा कंटेनरों के लिए ट्रांजिट भण्डारण इवेल समय के निष्पादन मानकों को निम्नानुसार संशोधित करने का प्रस्ताव किया है:

कंटेनर	मानदण्ड
टर्मिनल पर आयात	2 दिन
टर्मिनल पर निर्यात	4 दिन

5. इस मामले पर कार्रवाई करने के दौरान एकत्र की गई सूचना की संपूर्णता के संबंध में निम्नलिखित स्थिति उभर कर सामने आयी है:

- (i) इस प्राधिकरण ने महापत्तन न्यास पर पीपीपी परियोजनाओं के लिए अग्रिम प्रशुल्क निर्धारण से संबंधित दिशा-निर्देश, 2008 के आधार पर वी.ओ. चिंदंबरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) के उत्तरी कार्गो वर्थ (एनसीबी) - IV पर बल्क कार्गो अर्थात् तापीय कोयला और कॉपर कंसेट्रेट के प्रहस्तन के लिए अग्रिम प्रशुल्क का निर्धारण करते हुए आदेश संख्या टीएमपी/32/2011-वीओसीपीटी दिनांक 19 जनवरी 2012 पारित किया था।
- (ii) जैसाकि पूर्व के पैराग्राफों में उल्लेख किया गया है, एनसीबी IV परियोजना के लिए निविदा आमंत्रित की गई थी और टेंडर मैसर्स ट्रांसस्ट्राय प्राइवेट लि. को प्रदान किया गया था। हालांकि, रियायत समझौते से संबंधित समस्याओं के कारण और क्योंकि पार्टी ने निविदा प्रदान करने से संबंधित शर्तों का पालन नहीं किया, इसलिए वीओसीपीटी ने यह सूचना दी थी कि सक्षम प्राधिकारी के अनुमोदन से रियायत समझौते को समाप्त कर दिया गया है। पत्तन द्वारा फिर से प्रारंभ किए गए अध्ययन के आधार पर और व्यवहार्यता रिपोर्ट के आधार पर अब कंटेनर और क्लीन कार्गो अर्थात् ब्रेक बल्क एवं अन्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए एनसीबी-IV को आरक्षित रखने के लिए प्रस्ताव किया गया है। इस संदर्भ में, पत्तन ने प्रशुल्क दिशा निर्देश, 2013 के तहत संदर्भ प्रशुल्क का अनुरोध करने के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत किया है।

इस आदेश में उल्लिखित तथ्यात्मक स्थिति से यह देखा जा सकता है कि वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत दिनांक 30 जून 2016 का मूल प्रस्ताव संदर्भ प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में विनिर्दिष्ट प्रावधानों के अनुरूप नहीं था। उनके प्रस्ताव में पायी गई कमियों के संबंध में हमने अपने 19 जुलाई, 2016 और 5 अगस्त, 2016 के पत्र

द्वारा अवगत कराया था। पत्तन ने दिनांक 26 जुलाई, 2016 और 8 अगस्त, 2016 के ईमल द्वारा उत्तर देते हुए संशोधित बर्थ किराया आकलन प्रस्तुत किए हैं। वीओसीपीटी से प्राप्त उनके 16 अगस्त, 2016 ई-मेल द्वारा प्रस्ताव में अंतिम संशोधन किया गया है। इस मामले को अंतिम रूप केवल तभी दिया जा सकेगा जब अपेक्षित सूचना/स्पष्टीकरण और संशोधित आकलन के साथ संशोधित बर्थ किराया प्राप्त हो जाए।

- (iii) जैसाकि पहले ही उल्लेख किया गया है, संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के खण्ड 2.2 में अन्य बातों के साथ यह विनिर्दिष्ट है कि पत्तन द्वारा प्रस्ताव किए जाने वाला संदर्भ प्रशुल्क 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अंतर्गत संबंधित महापत्तन न्यास में उस वस्तु के लिए निर्धारित उच्चतम प्रशुल्क होगा।
- (iv)
 - (क) पत्तन द्वारा परिकल्पित एनसीबी- IV की बर्थ की लंबाई 400 मीटर है। पत्तन ने 2 पोत माने हैं, एक कंटेनर पोत (300 मीटर) और एक क्लीन कार्गो पोत (100 मीटर) को प्रस्तावित एनसीबी-IV में स्थान दिया जा सकता है। कंटेनर के प्रहस्तन के लिए पत्तन ने 35.08% के प्रयोजनीय सूचकांकन कारक को लागू करने के बाद आदेश संख्या टीएएमपी/34/2008-टीपीटी दिनांक 16 अक्टूबर, 2008 द्वारा अनुमोदित वीओसीपीटी पर बर्थ संख्या VIII पर कंटेनर टर्मिनल के लिए निर्धारित अग्रिम प्रशुल्क को अपनाने के लिए प्रस्ताव किया है।
 - (ख) एनसीबी- IV पर नियोजित करने के लिए प्रस्तावित 120टन के एचएमसी का प्रयोग करते हुए ब्रेक बल्क कार्गो अर्थात् स्टील और बोराबंद कार्गो एवं अन्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए, वीओसीपीटी ने 25.67% के प्रयोजनीय वृद्धि कारक को लागू करने के पश्चात्, इस प्राधिकरण द्वारा आदेश संख्या टीएएमपी/16/2016-टीपीटी दिनांक 23 जुलाई 2010 द्वारा अनुमोदित 100टन एचएमसी के अग्रिम प्रभारों को वीओसीपीटी पर अपनाने के लिए प्रस्ताव किया है।
 - (ग) जहां तक बर्थ किराया प्रभार का संबंध है, बर्थ संख्या VIII, जो कि पत्तन द्वारा पहले से ही निर्मित कराई गई है और पीपीपी प्रचालक को प्रदान की गई है, पत्त बर्थ किराया वसूल करता है। इसलिए, 16 अक्टूबर, 2008 के आदेश में अपनाने के लिए बर्थ किराया प्रभार उपलब्ध नहीं है। 23 जुलाई 2010 को अनुमोदित 100टन एचएमसी आदेश में कोई बर्थ किराया प्रभार निर्धारित नहीं है। इसलिए, बर्थ किराया प्रभार के लिए प्रशुल्क की गणना वर्तिंग गतिविधि के संबंध में और कंटेनर पोत और क्लीन कार्गो पोत के लिए अलग से प्रस्तावित कुल राजस्व आवश्यकता के आधार पर की जाती है।
 - (घ) पत्तन का प्रस्ताव परिशुद्ध रूप से अपनाने का मामला नहीं है, जैसाकि संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.2 में विनिर्दिष्ट है। जहां तक प्रहस्तन प्रभारों का संबंध है, पत्तन का यह प्रस्ताव, दो विभिन्न कार्गो समूहों के लिए दो विभिन्न आदेशों के द्वारा अपने स्वामित्व के पत्तन में अनुमोदित अग्रिम प्रशुल्क को अपनाने पर आधारित है। बर्थ किराए के लिए, पत्तन ने सिद्धांतों का पालन करते हुए गणना प्रस्तुत की है और बर्थ प्रभारों का निर्धारण करने के लिए सामान्य पद्धतियों का पालन किया है। जहां तक बर्थ किराया प्रभारों का संबंध है, पत्तन ने 2008 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानदण्डों का पालन किया है और पत्तन द्वारा सुविचारित पोत पेरामीटरों के संबंध में यह रिपोर्ट प्राप्त हुई है कि वे वास्तविकता पर आधारित हैं। 2008 के दिशा-निर्देशों में यह अपेक्षित है कि यह प्राधिकरण पत्तन द्वारा प्रस्तुत पूँजी लागत अनुमानों पर विश्वास करे। उपर्युक्त स्थिति को देखते हुए और चूंकि महत्वपूर्ण वस्तु अर्थात् कार्गो के प्रहस्तन प्रभार अपनाए गए अग्रिम प्रशुल्क पर आधारित होते हैं तथा प्रस्तावित बर्थ किराया 2008 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानदण्डों का पालन किया जाता है तथा पत्तन द्वारा सुविचारित पोत पेरामीटरों पर सामान्यतया इस प्राधिकरण द्वारा विश्वास किया जाता है और प्रस्तावित बर्थ किराया के आमतौर पर वास्तविकता पर आधारित होने की सूचना होती है, जिस पर यह प्राधिकरण विश्वास व्यक्त

करता है, इसलिए, सामान्यता परामर्श प्रक्रिया की पहल नहीं की गई थी क्योंकि अपनाए गए मामलों में ऐसा करना अपेक्षित नहीं है।

(v) (क) एक 120 टन हार्वर चल क्रेन (एचएमसी) के नियोजन द्वारा ब्रेक बल्क और अन्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए वीओसीपीटी का यह प्रस्ताव क्लीन कार्गो के प्रहस्तन के लिए है। जबकि, वीओसीपीटी द्वारा अपनाए गए इस प्राधिकरण के आदेश संख्या टीएएमपी/1622010-टीपीटी दिनांक 23 जुलाई, 2010 द्वारा अनुमोदित अग्रिम प्रशुल्क 100 टन एचएमसी का है।

(ख) ब्रेक बल्क कार्गो (विदेशी) के लिए ₹ 73.14/प्रति टन का अपनाया गया प्रस्तावित प्रशुल्क 6000टन/प्रति दिन के बेंचमार्ग निष्पादन के संदर्भ में है तथा अन्य कार्गो (विदेशी) के लिए प्रस्तावित ₹117.09/प्रति टन 3750टन/प्रति दिन के बेंचमार्ग निष्पादन के संदर्भ में है। प्रस्तावित तुलनात्मक दर 100टन एचएमसी के बेंचमार्ग निष्पादन के लिए है। चूँकि, नियोजित किए जाने के लिए प्रस्तावित 120 टनएचएमसी से 100टन एमचएमसी की तुलना में अधिक उत्पादकता प्राप्त की जा सकती है, इसलिए, वीओसीपीटी से यह अनुरोध किया गया था कि 100 टन एचएमसी के निम्न निष्पादन स्तर के बेंचमार्ग से युक्त 100टन एचएमसी की प्रस्तावित अपनायी गई दर का औचित्य सिद्ध करे। इस संबंध में, आदेश संख्या टीएएमपी/11/2016-केपीटी दिनांक 30 मार्च, 2016 की ओर ध्यान आकर्षित किया गया था, जो इस प्राधिकरण द्वारा पारित किया गया था तथा जो केपीटी पर 124टन एचएमसी के लिए था। 2008 के दिशा-निर्देशों का पालन करते हुए केपीटी पर 124 टन एचएमसी के लिए तुलनात्मक निष्पादन मानकों के साथ अनुमोदित दर को अपनाने की संभावनाओं का पता लगाने के लिए पत्तन से अनुरोध किया गया था। क्योंकि वीओसीपीटी पर नियोजन के लिए प्रस्तावित एचएमसी इतनी ही क्षमता के काफी नजदीक है।

(ग) पत्तन ने अपने पत्तन में 100टन एचएमसी के लिए निर्धारित अग्रिम प्रशुल्क को अपनाने के लिए अपने प्रस्ताव को बनाए रखने का प्रस्ताव किया है। पत्तन द्वारा दिया गया तर्क यह है कि वीओसीपीटी पर 100टन एचएमसी के लिए इस प्राधिकरण द्वारा 23 जुलाई 2010 के आदेश द्वारा अनुमोदित अग्रिम प्रशुल्क उच्च उत्पादकता स्तर के लिए उच्च प्रशुल्क के साथ उत्पादकता से सम्बद्ध प्रशुल्क निर्धारित किया गया है, जिससे क्षमता में अन्तर स्वतः ही दूर हो जाएगा, क्योंकि उच्च क्षमता क्रेन से प्रहस्तन दर के संबंध में बेहतर उत्पादकता के प्रतिफल की संभावना है। पत्तन ने इस बात की भी पुष्टि की है कि अपनायी गई प्रस्तावित दर पर प्रचालक राजस्व आवश्यकता को पूरा कर लेगा क्योंकि प्रचालक 120टन एचएमसी के द्वारा प्राप्त किए जाने वाले निष्पादन के अनुसार उच्च स्लैब में प्रभारों की वसूली करने की स्थिति में होगा। इसके अलावा, पत्तन ने यह उल्लेख किया है कि उक्त आदेश के अग्रिम प्रशुल्क को उसी पत्तन में उसी प्रचालन के लिए प्रशुल्क में अंतर से बचने के लिए 120टन एचएमसी के नियोजन के वर्तमान प्रस्ताव के लिए अपनाया गया है। महत्वपूर्ण बात यह है कि 6400टन प्रतिदिन पर बोराबंद कार्गो के प्रहस्तन के लिए और 124टन एचएमसी द्वारा 4000टन प्रति दिन पर अन्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानक के बेंचमार्क स्तर बेंचमार्क अथवा एक 100टन क्रेन की तुलना में ऊचे स्तर का होता है और केपीटीपर 120 टन एचएमसी के लिए निर्धारित निष्पादन मानकों के साथ बराबर का होता है। पत्तन द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण के आधार पर क्लीन कार्गो अर्थात् ब्रेक बल्क और अन्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए 23 जुलाई 2010 के अग्रिम प्रशुल्क आदेश में अनुमोदित प्रहस्तन दर अपनाने के लिए पत्तन के प्रस्ताव को स्वीकार कर लिया गया है।

यहां यह उल्लेख करना उपयुक्त है कि अभी तक इस प्राधिकरण द्वारा निपटाए गए अग्रिम प्रशुल्क के निर्धारण से संबंधित मामलों में अग्रिम प्रशुल्क या तो समर्पित कंटेनर टर्मिनल के लिए निर्धारित किए गए हैं या फिर समर्पित बहु-प्रयोजनीय कार्गो वर्थ के लिए निर्धारित किए गए हैं। पीपीटी को छोड़कर, अन्य किसी बहुतपत्तन में इसी सुविधा पर दोनों कंटेनरों और क्लीन बहु-प्रयोजनीय कार्गो के प्रहस्तन के लिए अग्रिम प्रशुल्क का निर्धारण नहीं किया गया है। पत्तन ने दो विभिन्न

परियोजनाओं से अपने स्वामित्व के पत्तन से दर को अपनाने के लिए कारणों का उल्लेख किया है और वर्थ किराया प्रभारों का प्रस्ताव किया है। पत्तन के स्पष्टीकरण के आधार पर और इसकी परियोजना की अद्वितीयता, जिससे उसके स्वामित्व वाले पत्तन की दो विभिन्न परियोजनाओं से दरों को अपनाने का समर्थन करने वाली असाधारण स्थितियों का मार्ग प्रशस्त हुआ है, और 2008 के दिशा निर्देशों के मानदण्डों का अनुपालन करते हुए पृथक वर्थ किराया आकलन के आधार पर वर्थ किराया को देखते हुए, यह प्राधिकरण इस संबंध में वीओसीपीटी द्वारा अपनाए गए दृष्टिकोण को स्वीकार करता है।

(घ) सावधानी बरतने के पर्याप्त उपाय के रूप में, यह स्पष्ट किया जाता है कि परियोजना की अद्वितीयता के कारण पत्तन विशेष की दो विभिन्न परियोजनाओं से दरों को अपनाने के लिए वीओसीपीटी द्वारा अपनाए गए दृष्टिकोण का किसी अन्य महापत्तन न्यास पर संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण में उदाहरण के तौर पर उल्लेख नहीं किया जाएगा।

(vi) (क) कंटेनर प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क का प्रस्ताव करने के लिए, पत्तन ने अक्तूबर 2008 के आदेश द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क सीमाओं पर 35.8% के प्रयोजनीय सूचकांकन कारक को लागू करने के पश्चात आदेश संख्या टीएएमपी/34/2008-टीपीटी दिनांक 16 अक्तूबर, 2008 द्वारा कंटेनर वर्थ संख्या VIII के लिए वीओसीपीटी पर अनुमोदित अग्रिम प्रशुल्क सीमाओं को अपनाया है। यह सूचकांकन कारक एक ऐसे सूचकांकन कारक के रूप में प्रतीत होता है, जो हमारे द्वारा सभी महा पत्तन न्यासों को पहली जनवरी 2008 की स्थिति के अनुसार आधार डब्ल्यूपीआई के साथ संप्रेषित किया गया है, जो वर्ष 2016 में निर्धारित किए जाने के लिए संदर्भ प्रशुल्क के लिए प्रयोजनीय होगा।

(ख) वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क मदों में दरों को राउण्ड ऑफ करने के कारण होने वाले मामूली संशोधनों की शर्त के साथ सही पाया गया है। ऐसे संशोधन कर दिए गए हैं।

(ग) 120टन एचएमसी का प्रयोग करते हुए क्लीन कार्गो अर्थात् ब्रेक बल्क कार्गो अर्थात् स्टील और बोराबंद कार्गो अन्य कार्गो के लिए संदर्भ प्रशुल्क के संबंध में निर्णय करने के लिए, वीओसीपीटी ने 100 टन एचएमसी के लिए अर्थात् आदेश संख्या टीएमपी/16/2010-टीपीटी दिनांक 23 जुलाई, 2010 द्वारा अनुमोदित निष्पादन से सम्बद्ध प्रशुल्क स्टील और बोरा बंद कार्गो और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के लिए वीओसीपीटी पर अनुमोदित अग्रिम प्रशुल्क को अपनाया है और प्रस्तावित दरों के संबंध में निर्णय करने के लिए 25.67% के सूचकांकन कारक को लागू किया है। यह सूचकांकन कारक एक ऐसे सूचकांकन कारक के रूप में प्रतीत होता है, जो हमारे द्वारा सभी महा पत्तन न्यासों को पहली जनवरी 2010 की स्थिति के अनुसार आधार डब्ल्यूपीआई के साथ संप्रेषित किया गया है, जो वर्ष 2016 में लागू किए जाने के लिए संदर्भ प्रशुल्क के लिए प्रयोजनीय होगा। ब्रेक बल्क कार्गो अर्थात् स्टील और बोरा बंद कार्गो और अन्य कार्गो के लिए वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क सही पाए गए हैं। वीओसीपीटी ने यह उल्लेख किया है कि उच्चतर उत्पादकता के लिए उच्चतर प्रशुल्क के साथ निष्पादन से सम्बद्ध प्रशुल्क का प्रस्ताव किया गया है। इससे 120टन एचएमसी द्वारा उच्च उत्पादकता प्राप्त की जा सकेगी।

वर्थ किराए के लिए, पत्तन ने वर्थ प्रभारों का निर्धारण करने के लिए अनुपालन किए गए सिद्धांतों और सामान्य पद्धतियों का अनुपालन करते हुए गणना प्रस्तुत की है जिसकी अगले पैराग्राफों में चर्चा की गई है।

(vii) बर्थिंग गतिविधि:

(क) इष्टतम क्षमता:

(i) पत्तन ने 3 क्रेनों के लिए 25 फेरों/क्रेन/घंटा के आउटपुट मानदण्ड के आधार पर कंटेनर बर्थ की इष्टतम क्षमता का मूल्यांकन किया है और 2008 के दिशा-निर्देशोंमें निर्धारित सूत्रका अनुपालन कियाहै। कंटेनर के प्रहस्तनके लिए वीओसीपीटीद्वारा मूल्यांकित इष्टतम क्षमता 5,97,870टीईयू अर्थात् 25 फेरे/ग्रेंटी/घंटे* 3 ग्रेंटी क्रेन*365 दिन*24 घंटे* 70% * 1.3 टीईयू अनुपात है। बर्थ किराया के आकालन में, पत्तन ने 6 लाख टीईयू पर इष्टतम क्षमता को राउण्ड ऑफ किया है। हमारी गणना में, इस पर पत्तन द्वाराप्रस्तुत गणनाके अनुसार 597870टीईयू पर विचारकिया गया है। वीओसीपीआई द्वारा मूल्यांकित यार्ड क्षमता यहांप्रासंगिक नहीं है, क्योंकि पत्तन का यह प्रस्ताव किसी समर्पित टर्मिनल के लिए नहीं है लेकिनयह कंटेनर और ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए है और बहु-प्रयोजनीय कार्गो के लिए निर्धारित मानदण्डों में यार्ड क्षमता का मूल्यांकन करने से संबंधित मानदण्ड विनिर्दिष्ट नहीं होते हैं। किसी भी मामले में, इस संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण पर इसका कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा क्योंकि कंटेनर प्रहस्तन के लिए यार्ड क्षमता की तुलना में घाट क्षमता एक बाधा है।

(ii) एमएचसी की इष्टतम क्षमता:

प्रस्तावित एचएमसी 120टन के नियोजन के लिए है। बर्थ किराया आकलन के लिए इष्टतम क्षमता का मूल्यांकन करने के लिए, पत्तन ने 2008 के दिशा-निर्देशों में दिए सिद्धांतों का पालन करते हुए केपीटी पर 124 टन एचएमसी के लिए इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश संख्या टीएमपी/11/2016-केपीटी दिनांक 30 मार्च, 2016 में यथा सुविचारित ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 6400टन/घंटा और अन्य कार्गो के लिए 4000टन /प्रति घंटा के आउटपुट मानदण्ड पर विचार किया गया है। पत्तन ने स्टील और बोरा बंद कार्गो का अंश 80% और अन्य कार्गो अर्थात् मशीनरी, ग्रेनाइट, आदि का अंश 20% माना है। उपर्युक्त पैरामीटरों का अनुपालन करते हुए तथा 2008 के दिशा-निर्देशों के सिद्धांतों का अनुपालनकरते हुए 120 टन एचएमसी के लिए वीओसीपीटी द्वारा मूल्यांकित इष्टतम क्षमता 15,12,560 टन है, जिस पर पत्तन द्वारा किए गए अनुमान के अनुसार विचार किया गया है।

(ख) बर्थ की पूँजी लागत:

वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित बर्थ के लिए कुल पूँजी लागत ₹ 84.45 करोड है, जिसमें आधार लागत और 4% पर निर्माण संविदा कर पर 3% आकस्मिक व्यय और 7% पर्यावरण प्रभार सम्मिलित हैं।

बर्थिंग सेवा के तहत विविध लागत पर विचार करने के लिए 2008 के दिशा-निर्देशों में कोई विशिष्ट प्रावधान नहीं है और पत्तन ने इस परियोजना के लिए बर्थिंग सेवा के तहत विविध लागत का अनुमान नहीं लगाया है।

इस संदर्भ में, यहां यह उल्लेख करना उपर्युक्त प्रतीत होता है कि हालांकि 2008 के अग्रिम प्रशुल्क दिशा निर्देशों में प्रहस्तन गतिविधि के मामले में, कुल अनुमानित सिविल लागत के 5% की दर से विविध पूँजी लागत का अनुमान लगाने के बारे में विनिर्दिष्ट है, इन दिशा निर्देशों में बर्थिंग सेवा के अंतर्गत विविध पूँजी लागत का अनुमान लगाने के लिए कोई विशिष्ट उल्लेख नहीं किया गया

है। यह उल्लेखनीय है कि विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) की विभिन्न परियोजनाओं, वी.ओ. चिंदंबरनार पत्तन न्यास पर कोयला टर्मिनल, मोरमुगाव पत्तन न्यास (एमओपीटी), कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) पर बहु-प्रयोजनीय एवं यांत्रिक वर्थों के लिए निर्धारित अग्रिम प्रशुल्क के मामले में, इस प्राधिकरण ने वर्थिंग सेवा के अंतर्गत 5% की दर पर विविध पूँजी लागत पर विचार किया है। उपर्युक्त मामलों में बनाए रखी गई स्थिति को देखते हुए, इस प्राधिकरण द्वारा अपनाए गए दृष्टिकोण में एकरूपता लाने के लिए वर्तमान कवायद में वर्थिंग गतिविधि के अंतर्गत विविध पूँजी लागत वर्थ की सिविल लागत के 5% पर विचार किया गया है।

उपर्युक्त संशोधन को छोड़कर, वीओसीपीटी द्वारा यथा अनुमानित वर्थ की पूँजीगत लागत पर विश्वास है। उपर्युक्त संशोधन की शर्त के साथ, वर्थ की पूँजीगत लागत ₹ 88.67 करोड़ है।

(ग) वर्थिंग गतिविधि से वार्षिक राजस्व आवश्यकता:

(i) दिशा निर्देशों में वर्थिंग सेवा के लिए प्रचालन लागत के अनुमान के संबंध में वर्थ लागत के 1% की अपेक्षा की गई है। अनुरक्षण लागत के अतिरिक्त, वीओसीपीटी ने वर्थिंग सेवा के प्रचालन लागत का अनुमान लगाते समय बीमा और मूल्यह्रास पर विचार किया गया है।

हालांकि, दिशा-निर्देशों में प्रचालन लागत के लिए वर्थ लागत के 1% की सीमा निर्धारित की गई है, तथापि, भू-संपदा के लिए पर्याप्त बीमा कवरेज की अपेक्षा की जाती है और यह भी तथ्य है कि भू-संपदा के मूल्य में टूट-फूट के कारण कमी आने से इंकार नहीं किया जा सकता है। अन्य महापत्तन न्यासों पर अग्रिम वर्थ किराया निर्धारित करते समय, इस स्थिति को समझा गया था और वर्थिंग सेवा से वार्षिक राजस्व आवश्यकता का मूल्यांकन करने के लिए बीमा और मूल्यह्रास की लागत पर विचार किया गया था।

स्पष्ट की गई उपर्युक्त स्थिति को देखते हुए, इस मामले में भी संशोधित पूँजी लागत पर 1% की दर से बीमा लागत और मूल्यह्रास के तत्व पर विचार किया गया है। स्पष्ट किए गए निम्नलिखित कारणों से वीओसीपीटी द्वारा सुविचारित 3.34% के स्थान पर मूल्यह्रास की दर 3.17% पर विचार किया गया है।

वीओसीपीटी द्वारा मूल्यह्रास की दर वर्थ लागत पर 3.34% की दर से आकलित की गई है। यहां यह उल्लेख करना उपर्युक्त प्रतीत होता है कि कंपनी अधिनियम, 1956 के अंतर्गत मूल्य ह्रास की 3.34% दर पर विचार किया जा रहा था। वीओसीपीटी के पूर्व के तीन प्रस्तावों में वीओसीपीटी पर 2008 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित सिद्धांतों के अनुपालन में अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क में, वीओसीपीटी ने कंपनी अधिनियम, 2013 के अंतर्गत लागू होने वाली मूल्य ह्रास की दरों पर आधारित सिविल निर्माण कार्यों पर 3.17% पर मूल्यह्रास की दर पर विचार किया है और इस प्राधिकरण द्वारा भी इस पर विचार किया गया है। ऐसा होते हुए, इस वर्तमान मामले में मूल्यह्रास की दर भी संशोधित की गई है और पत्तन पर सुविचारित 3.34% के स्थान पर 3.17% पर विचार किया गया है।

- (ii) पत्तन द्वारा अनुमानित कुल परिचालन लागत ₹450.96लाख है, जो संशोधन के बाद ₹ 458.42 लाख हो गई है।
- (iii) नियोजित पूँजी पर प्रतिफल का आकलन दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानदण्डों के अनुसार बर्थ की अनुमानित पूँजीगत लागत का 16% किया गया है।
- (iv) वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित ₹ 1802.16 लाख की तुलना में वर्धिग सेवा से राजस्व आवश्यकता का हिसाब ₹ 1877.14 लाख लगाया गया है।

(घ) जैसाकि पूर्व में उल्लेख किया गया है, पत्तन ने बर्थ किराया आकलन के लिए विस्तृत गणना प्रस्तुत की है। पत्तन ने यह उल्लेख किया है कि उसने वास्तविक पोत पैरामीटरों के आधार पर पोत पैरामीटरों पर विचार किया है जिस पर विश्वास व्यक्त किया जाता है।

मूल प्रस्ताव में, यह देखा गया है कि कंटेनर टर्मिनल के लिए बर्थ किराया आकलन का मूल्यांकन 366 दिनों के लिए किया गया था और ब्रेक बल्क कार्गो अर्थात् स्टील तथा डिब्बा बंद कार्गो एवं अन्य कार्गो के लिए यह 265 दिन के लिए किया गया था।

2008 के दिशा-निर्देशों के अंतर्गत बर्थ किराया आकलन के लिए निर्धारित मानदण्डों के अनुसार, 70% समुपयोजन पर दिनों की संख्या 255.5 दिन (अर्थात् $365 * 70\%$) आती है। इसलिए, पत्तन से यह अनुरोध किया गया था कि वह 2008 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानदण्डों का अनुपालन करते हुए बर्थ किराया आकलन को संशोधित करे।

वीओसीपीटी ने कंटेनर के लिए संशोधित बर्थ किराया आकलन प्रस्तुत किया है, जिसमें, 6 लाख टीईयू पर कंटेनर प्रहस्तन सुविधा की इष्टतम क्षमता पर विचार करते हुए 255 दिनों के लिए बर्थ किराया पर विचार किया गया है। हमारे द्वारा कंटेनर के लिए बर्थ किराया आकलन के संबंध में किए गए निर्णय में पत्तन द्वारा सुविचारित 6 लाख टीईयू के राउण्ड आफ की गई संख्या के स्थान पर 597870 टीईयू पर इष्टतम क्षमता पर विचार किया गया है, जैसाकि वीओसीपीटी द्वारा निर्णय किया गया था।

पत्तन द्वारा अनुमानित ₹ 1802.16 लाख की कुल वार्षिक राजस्व आवश्यकता (एआरआर) में से पत्तन ने 3 कंटेनर प्रहस्तन के संबंध में ₹ 1351.62 लाख और ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए ₹ 450.54 लाख आबंटित किए हैं। हमारे द्वारा अनुमानित संशोधित राजस्व आवश्यकता ₹ 1877.14 लाख है, जिसे कंटेनर प्रहस्तन और ब्रेक बल्क कार्गो के बीच क्रमशः ₹ 1407.86 लाख और ₹ 469.29 लाख आबंटित किए गए हैं, राजस्व आवश्यकता के आबंटन के अनुपात को बनाए रखते हुए जिसका अनुपालन वीओसीपीटी द्वारा किया गया है। बर्थ किराया प्रभार के संबंध में निर्णय करने के लिए वीओसीपीटी द्वारा अपनायी गई पद्धति अन्य अग्रिम प्रशुल्क/संदर्भ प्रशुल्क के मामलों में इस प्राधिकरण द्वारा अपनाए गए सामान्य दृष्टिकोण के अनुरूप पायी गई है। बर्थ किराया प्रभार का आकलन इष्टतम क्षमता और संशोधित राजस्व आवश्यकता में संशोधन को छोड़कर वीओसीपीटी द्वारा अनुपालन किए दृष्टिकोण का पालन करते हुए किया गया है।

उपर्युक्त संशोधन की शर्त के साथ, कंटेनर पोतों के लिए बर्थ किराया प्रभार के लिए ₹ 0.51 प्रति जीआरटी प्रति घंटा विदेशगामी पोत के लिए और ₹ 0.31 प्रति जीआरटी प्रति घंटा तटीय पोतों के लिए प्रशुल्क सीमा की गणना की गई है, जो कि वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित दर के समतुल्य हैं। हालांकि राजस्व आवश्यकता में मामूली रूप से संशोधन किया गया है, तथापि, प्रस्तावित प्रशुल्क पर इसका कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा।

जहां तक ब्रेक बल्क कार्गो पोत के लिए वर्थ किराया का संबंध है, वीओसीपीटी संशोधित वर्थ किराया आकलन में, 255.5 दिनों के स्थान पर 266 दिन पर वीओसीपीटी द्वारा विचार किए गए दिनों की संख्या में देखी गई असंगति का निराकरण नहीं किया गया है। हमारे द्वारा तैयार किए गए लागत विवरण में इसे ठीक कर दिया गया है। पत्तन ने इस बात की पुष्टि कर दी है कि 100% क्लीन कार्गो पोत विदेशगामी पोत होंगे, जिस पर विश्वास व्यक्त किया जाता है।

उपर्युक्त संशोधन के अधीन, ब्रेक बल्क कार्गो के लिए वर्थ किराया प्रभार के लिए संशोधित प्रशुल्क कैप का आकलन प्रति जीआरटी प्रति घंटा विदेशगामी पोत के लिए ₹ 0.31 और प्रति जीआरटी प्रति घंटा तटीय पोत के लिए ₹ 0.19 किया गया है, जोकि एसओआर में निर्धारित किए गए प्रशुल्क की तुलना में वीओसीपीटी द्वारा प्रति जीआरटी प्रति घंटा विदेशगामी पोत के लिए ₹ 0.28 और प्रति जीआरटी प्रति घंटा तटीय पोत के लिए ₹ 0.17 का प्रस्ताव किया गया है।

जैसाकि उपर्युक्त स्थिति से देखा जा सकता है, पत्तन ने विदेशी श्रेणी के लिए निर्णय किए गए 60% की दर को लागू करते हुए तटीय पोत के लिए दर का प्रस्ताव किया है। विदेशगामी पोत के लिए दर के संबंध में निर्णय करते समय तटीय रियायत के प्रभाव पर विचार नहीं किया गया है, क्योंकि पत्तन ने 100% विदेशगामी पोत माना है। चूँकि पत्तन ने तटीय पोत के लिए वर्थ किराए के निर्धारण का प्रस्ताव किया है, इसलिए तटीय पोतों के लिए रियायत प्रशुल्क से संबंधित सरकार की नीति के अनुसार तटीय पोत के लिए वर्थ किराया भी निर्धारित किया जाता है, ताकि वर्थ पर तटीय पोत के आगमन की स्थिति में एसओआर में प्रशुल्क की व्यवस्था हो सके।

केवल रूपए में अग्रिम वर्थ किराया प्रभार का अनुमोदन करने के लिए अन्य महा पत्तन न्यासों पर अग्रिम वर्थ किराए को अंतिम रूप देते समय इस प्राधिकरण द्वारा इस संबंध में पहले ही निर्णय लिया गया है। रूपए के मूल्य-मान में वर्थ किराया के लिए वीओसीपीटी का प्रस्ताव अन्य अग्रिम प्रशुल्क मामलों में इस प्राधिकरण द्वारा लिए गए निर्णय के अनुरूप है।

- (viii) वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत अग्रिम वर्थ किराया प्रभार निर्धारण के लिए विवरण को उपर्युक्त विश्लेषण के अनुरूप संशोधित किया गया है। संशोधित विवरण की एक प्रति अनुबंध-1 के रूप में संलग्न है।
- (ix) वर्थ किराया अनुसूची में, सामान्य शर्तें जैसेकि वर्थ किराए की अवधि का आकलन पोत द्वारा वर्थ के अधिग्रहण करने के समय से उसके द्वारा वर्थ को खाली करने के समय तक किया जाना चाहिए, टर्मिनल प्रचालक के उपकरण खराब होने, अथवा विजली आपूर्ति फेल होने जाने के कारण अथवा ऐसे किसी भी कारण से, जिसके लिए टर्मिनल प्रचालक जिम्मेदार हो, गलत संकेत के लिए दण्ड वर्थ किराया, जोकि पत्तन के दर मान पर और अन्य अग्रिम प्रशुल्क अनुसूची में भी निर्धारित शर्तों के अनुरूप प्रतीत हों, उस अवधि के लिए जब वर्थ पर पोत लगातार एक घंटे अथवा इससे अधिक समय तक खाली खड़ा रहता है तो कोई वर्थ किराया प्रभारित नहीं किया जाना चाहिए। और इसलिए, दर मान में विनिर्दिष्ट की जाती है।

प्राथमिकता रहित/प्राथमिकता प्राप्त वर्थ किराया प्रभारों के लिए, वीओसीपीटी ने यह उल्लेख करते हुए कि प्राथमिकता रहित वर्थिंग/प्राथमिकता प्राप्त वर्थिंग प्रदान करने से संबंधित दरें और शर्तें इस संबंध में सरकार के दिशा-निर्देशों और वीओसीपीटी के एसओआर में विनिर्दिष्ट प्रावधानों के द्वारा विनियमित होते हैं, प्राथमिकता प्राप्त/ प्राथमिकता रहित से संबंधित सामान्य शर्तों का प्रस्ताव किया है। वीओसीपीटी के दर मानों में प्राथमिकता प्राप्त वर्थिंग और प्राथमिकता रहित वर्थिंग के लिए प्रभारों के संबंध विशिष्ट शर्तें निर्धारित हैं। इसलिए, प्रस्तावित नोट के स्थान पर वीओसीपीटी के दर मानों में विनिर्दिष्ट शर्तों के अनुरूप प्राथमिकता रहित और प्राथमिकता प्राप्त वर्थ किराया प्रभारों से संबंधित शर्तों को रखा जाता है।

(x) पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस), भारत सरकार ने अपने पत्र सं.पीटी-11033/51/2014-पीटी दिनांक 11 नवम्बर, 2014 के साथ महा पत्तन पर तटीय पोतों के प्राथमिकता प्राप्त वर्थिग से संबंधित दिशा-निर्देशों के संबंध में इस प्राधिकरण को जारी किए गए पत्र संख्या पीटी-11033/51/2014-पीटी दिनांक 4 सितम्बर, 2014 की प्रति अग्रेषित की है। तदनुसार, इस प्राधिकरण ने अपने आदेश संख्या टीएएमपी/52/2014-जन. दिनांक 28 नवम्बर, 2014 द्वारा अन्य बातों के साथ-साथ सभी महा पत्तन न्यासों के विद्यमान एसओर में निर्धारित 'तटीय पोत' की परिभाषा को निम्नानुसार बदलने के लिए अनुमोदन प्रदान कर दिया है:

"तटीय पोत" से तात्पर्य है कोई भी पोत जो केवल भारत में किसी पत्तन या स्थान से भारत में ही किसी अन्य पोत या स्थान के बीच कारोबार में लगा हुआ है और जिसके पास पोत परिवहन महानिदेशक/सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस है।

इसलिए, वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित तटीय पोत की परिभाषा को 'तटीय पोत' की उपर्युक्त दर्शायी गई परिभाषा के अनुरूप संशोधित किया गया है।

(xi) पत्तन ने, सामान्य शर्तों और नियमों में, पोत से संबंधित प्रभारों (वीआरसी) की लेवी के लिए पोत के वर्गीकरण की प्रणाली और पोत से संबंधित प्रभारों और कार्गो से संबंधित प्रभारों (सीआरसी) की लेवी के मानदंड और इस प्राधिकरण द्वारा आदेश संख्या टीएएमपी/53/2015-वीओसीपीटी दिनांक 26 नवम्बर, 2015 द्वारा अनुमोदित रियायती तटीय दर के लिए निर्धारित प्रावधान सम्मिलित किया है। दिनांक 10 जून, 2016 के आदेश द्वारा इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित पोत परिवहन महा निदेशालय के निदेशों के अनुसरण में उक्त आदेश में बाद में किए गए संशोधन पत्तन द्वारा सम्मिलित नहीं किए गए हैं। उक्त आदेश में यह संशोधन सम्मिलित कर दिया गया है।

(xii) 2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खण्ड 2.2 के अंतर्गत इस प्राधिकरण के लिए यह अपेक्षित है कि वह संदर्भ प्रशुल्क और इसके साथ-साथ निष्पादन मानक निर्धारित करे। यद्यपि, 2013 के संशोधित दिशा-निर्देशों में यह प्राधिकरण पत्तन द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानक की जांच करना इस प्राधिकरण के लिए अपेक्षित नहीं है, तथापि, यह मान लेना युक्तिसंगत होगा कि पत्तन उपर्युक्त एवं प्राप्त करने योग्य निष्पादन मानकों का प्रस्ताव करेंगे।

वीओसीपीटी ने कंटेनर के संबंध में और क्लीन कार्गो के लिए निष्पादन मानकों का प्रस्ताव किया है। कंटेनर के लिए पत्तन ने प्रमुख लाइन पोत के लिए 25 फेरे / प्रति घंटे और पोषक पोत के 22 फेरे प्रति घंटे की सकल वर्थ दिन आउटपुट का प्रस्ताव किया है। 'फेरे प्रति घंटे' के संबंध में वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानक फेरे प्रति घंटे प्रति क्रेन होना चाहिए। यह वर्थ संख्या VIII के अपनाए गए प्रशुल्क से ली गई सुविचारित प्रहस्तन दर के अनुरूप है और यह इष्टतम क्षमता आकलन में सुविचारित अनुसार भी है। ऐसा होते हुए, कंटेनरों के लिए प्रस्तावित निष्पादन मानकों में प्रति क्रेन शब्दों को जोड़ते हुए मामूली रूप से संशोधन किया गया है।

पत्तन ने ब्रेक बल्क कार्गो अर्थात स्टील और डिब्बा बंद कार्गो 6400टन/प्रति दिन पर तथा अन्य कार्गो 4000टन/प्रति दिन पर, के लिए निष्पादन मानकों का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित एसओर में कार्गो के नोमेनक्लेचर के साथ सामंजस्यता पायी गई है। पत्तन ने प्राप्ति/सुपुर्दगी प्रचालन के लिए ट्रांजिट भण्डारण डवेल समय और टर्न अराउण समय के संबंध में कंटेनर के लिए निष्पादन मानकों का भी प्रस्ताव किया है जिसका पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित रूप में अनुमोदन किया जाता है।

इस प्रकार, जहां तक कंटेनर के लिए निष्पादन मानकों का संबंध है, उपर्युक्त संशोधन की शर्त के साथ वीओसीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित निष्पादन मानकों को स्वीकृत किया जाता है।

पत्तन ने कंटेनर और क्लीन कार्गो के प्रहस्तन के लिए लिक्वेडेटिड क्षतियों के आकलन के संबंध में और न्यूनतम गारंटीशुदा क्षमता को प्राप्त न करने की स्थिति में दण्ड के संबंध में कुछ शर्तों का प्रस्ताव किया है। चूँकि, ये प्रावधान दण्ड से संबंधित प्रावधान हैं, और चूँकि ये अपनाए गए अग्रिम प्रशुल्क का भाग नहीं हैं, इसलिए प्रशुल्क से सम्बद्ध निष्पादन मानक से सम्बद्ध निष्पादन मानकों के भाग के रूप में इन्हें निर्धारित नहीं किया जाता है।

- (xiii) यदि रिकार्ड में स्पष्ट दृष्टिगोचर हुई किसी त्रुटि अथवा किसी अन्य औचित्यपूर्ण कारणों से विचार किया जाता है तो भारत के राजपत्र में आदेश के अधिसूचित होने की तारीख से 30 दिनों के भीतर पर्याप्त औचित्य/कारण देते हुए वीओसीपीटी निर्धारित किए गए संदर्भ प्रशुल्क की समीक्षा करने के लिए, इस प्राधिकरण से संपर्क कर सकता है।

6.1 उपर्युक्त शर्त के अनुसार, संदर्भ अनुसूची और उसके साथ संदर्भ प्रशुल्क के विनियमन से संबंधित शर्तों को संशोधित किया गया है।

6.2 परिणामस्वरूप, उपर्युक्त दर्शाए गए कारणों से, तथा सामूहिक रूप से विवेकपूर्ण विचार करने के आधार पर यह प्राधिकरण कार्गो तथा ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन तथा निष्पादन मानक, क्रमशः:अनुबंध-II और अनुबंध-III के रूप में संलग्न, के लिए उत्तरी कार्गो वर्थ-IV के विकास के लिए संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची का अनुमोदन करता है।

6.3 2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खण्ड 2.5 के अनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संदर्भ प्रशुल्क और निष्पादन मानक का उल्लेख बोली के दस्तावेज में किया जाएगा और तदोपरांत, पीपीपी परियोजनाओं के संबंध में रियायत करार में किया उल्लेख किया जाएगा। तदनुसार, वीओसीपीटी को पत्तन द्वारा व्यक्त सहमति के अनुसार, बोली के दस्तावेज में संदर्भ प्रशुल्क और निष्पादन मानक का उल्लेख करने और तदोपरांत पीपीपी परियोजनाओं के संबंध में रियायत करार में उल्लेख करने की सलाह दी जाती है।

7.1 वाणिज्यिक प्रचालन की तारीख (सीओडी) से उसी वित्तीय वर्ष की 31 मार्च तक प्रशुल्क को उस वर्ष के प्रासंगिक सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क तक सीमित रखा जाएगा जोकि अधिकतम सीमा होगी। उपर्युक्त संदर्भ प्रशुल्क सूचकांकों के आधार पर स्वतः ही हर वर्ष संशोधित होंगे, जैसाकि 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के पैरा 2.2 में प्रावधान किया गया है, जोकि रियायत की पूरी अवधि के लिए प्रयोजनीय होंगे।

तथापि, पीपीपी आपरेटर प्रचालन के दूसरे वर्ष से निष्पादन मानकों के साथ-साथ आने वाले वित्तीय वर्ष की पहली अप्रैल से कम से कम 90 दिन पहले संबंधित वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भप्रशुल्क से अधिक प्रशुल्क के संबंध में प्रस्ताव करने के लिए स्वतंत्र होंगे। ऐसे निष्पादन से जुड़े प्रशुल्क उस संबंधित वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क के 15% के अधिक से ज्यादा नहीं होंगे (और यह प्रशुल्क कैप होगा) निष्पादन से जुड़े प्रशुल्क अगले वित्तीय वर्ष के पहले दिन से लागू होंगे और पूरे वित्तीय वर्ष के लिए प्रयोजनीय होंगे।

7.2 परियोजना के रियायती करार के अंतर्गत नियुक्त स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त प्रमाणपत्र के साथ प्रस्ताव इस प्राधिकरण को प्रस्तुत किया जाएगा, जिसमें गत 12 महीनों जैसाकि रियायती करार में विनिर्दिष्ट है अंद्रा प्रचालन के पहले वर्षों में प्रचालन के महीनों की वास्तविक संख्या के लिए, जैसी भी स्थिति हो, में निष्पादन मानकों की उपलब्धि दर्शायी गई हो।

7.3 प्रस्ताव के प्राप्त होने पर यह प्राधिकरण 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के पैरा 5 में दिए गए अनुसार प्राप्त होने के 7 दिनों के भीतर निष्पादन मानकों की उपलब्धि के संबंध में महा पत्तन न्यास के विचार मंगवाएगा।

7.4 प्रचालक द्वारा गत 12 महीनों के दौरान रियायत करार में यथा विनिर्दिष्ट निष्पादन मानकों को प्राप्त न करने की स्थिति में यह प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष के लिए निष्पादन से सम्बद्ध प्रशुल्क को अधिसूचित करने से संबंधित प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और प्रचालक केवल आगामी वित्तीय वर्ष के लिए प्रयोज्य सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क का ही हकदार होगा।

7.5 महा पत्तन न्यास के विचारों पर विचार करने के पश्चात यदि यह प्राधिकरण इस बात से संतुष्ट होता है कि रियायत करार में यथा विनिर्दिष्ट निष्पादन मानक प्राप्त कर लिए गए हैं तो यह आगामी वित्तीय वर्ष की पहली अप्रैल से प्रभावी होने वाले निष्पादन से सम्बद्ध प्रशुल्क को 15 मार्च तक अधिसूचित कर देगा।

7.6 निष्पादन से सम्बद्ध प्रशुल्क के लिए प्रस्ताव पर विचार करते समय, यह प्राधिकरण उपलब्धियों अथवा अन्यथा प्रचालक द्वारा निष्पादन मानकों की उपलब्धियों के आधार पर निष्पादन से संबद्ध प्रशुल्क के प्रस्ताव को स्वीकार करने अथवा निरस्त करने के संबंध में निर्णय लेगा। सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क और निष्पादन से सम्बद्ध प्रशुल्क का निर्धारण 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के साथ संलग्न परिशिष्ट में दर्शाए गए समाधान के अनुसार किया जाएगा।

7.7 प्रचालन के तीसरे वर्ष से पीपीपी प्रचालक के निष्पादन से संबद्ध प्रशुल्क प्रस्ताव इस प्राधिकरण द्वारा स्वतः अधिसूचित हो जाएगा बशर्ते स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा प्रभावित किए गए अनुसार गत 12 महीनों की अवधि में निष्पादन मानकों की उपलब्धि हांसिल कर ली गई हो। पीपीपी प्रचालक तीसरे वर्ष से आगे निष्पादन से संबद्ध प्रशुल्क के लिए पहली मार्च तक स्वतंत्र इंजीनियर की ओर से उपलब्धि प्रमाण पत्र के साथ निष्पादन से संबद्ध प्रशुल्क का प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा और यह प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष से प्रभावित होने वाले निष्पादन से संबद्ध प्रशुल्क को 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा।

7.8 किसी उपयोक्ता को इस प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित निष्पादन मानकों के पीपीपी प्रचालक द्वारा उपलब्धि हांसिल न करने के संबंध में किसी उपयोक्ता को कोई शिकायत होने की स्थिति में वह इस प्राधिकरण को अभ्यावेदन प्रस्तुत कर सकता है, जिसका कि, जो इसके बाद अभ्यावेदन में विनिर्दिष्ट शिकायत की जांच कराएगा और अपने निष्कर्षों से संबंधित महापत्तन न्यास को अवगत कराएगा। महा पत्तन न्यास संबंधित रियायत करार के प्रावधानों के अनुसार निष्कर्षों पर आवश्यक कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगा।

7.9 रियायत करार के हस्ताक्षर होने के 15 (पन्द्रह) दिनों की भीतर संबंधित प्रचालक इस प्राधिकरण को रियायत करार अग्रेषित करेगा, जोकि अपनी वैबसाइट पर इसे प्रदर्शित करेगा।

7.10 पीपीपी प्रचालक इस प्राधिकरण को कार्गो ट्रेफिक, पोत वर्थ दिन की आउटपुट, पोत का औसत टर्न-अराउण्ड टाइम, औसत पूर्व-बर्थिंग प्रतीक्षा समय और प्रत्येक वर्थ के लिए वसूल किया गया प्रशुल्क के संबंध में तिमाही रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा। पीपीपी प्रचालक द्वारा ये तिमाही रिपोर्टें प्रत्येक तिमाही के समाप्त होने के एक महीने के भीतर प्रस्तुत की जाएंगी। कोई अन्यसूचना, जो इस प्राधिकरण को अपेक्षित होगी, भी समय-समय पर उन्हें प्रस्तुत की जाएंगी।

7.11 यह प्राधिकरण अपनी वैबसाइट पर पीपीपी प्रचालक से प्राप्त सभी सूचनाएं प्रदर्शित करेगा। तथापि, यह प्राधिकरण वाणिज्यिक दृष्टि से संवेदी प्रकार के डाटा/सूचना से संबंधित जानकारी वैबसाइट पर प्रदर्शित न करने के संबंध में पीपीपी प्रचालक के अनुरोध पर विचार करेगा। ऐसे अनुरोधों के साथ प्रश्नाधीन डाटा/सूचना के वाणिज्यिक दृष्टि से संवेदी प्रकार की होने और प्रकाशित किए जाने पर उनके राज्य/प्रचालन पर ग्रतिकूल प्रभाव पड़ने के बारे में विस्तृत औचित्य भी दिया जाएगा। इस संबंध में प्राधिकरण का निर्णय अंतिम होगा।

टी. एस. बालसुब्रामण्यन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./295 (143)]

वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन पर डीबीएफओटी आधार पर उत्तरी कार्गो वर्ष-IV पर कंटेनर एवं क्लीन कार्गो के प्रहस्तन के लिए संदर्भ प्रशुल्क का संरूपण

क्रं.सं.	विवरण	वीओसीपीटी द्वारा यथा अनुभानित	जैसाकि टीएमपी द्वारा विचार किया गया है
I.	इष्टतम क्षमता		
(i).	कंटेनर प्रहस्तन के लिए इष्टतम क्षमता		
(क).	एक वर्ष में कार्य के लिए नियोजित गेंटरी क्रेनों की संख्या	3	3
(ख).	एक वर्ष में गेंटरी क्रेनों के कार्य घंटों की संख्या	8760	8760
(ग).	प्रति गेंटरी क्रेनों के चक्करों की औसत संख्याचा (चक्कर/प्रति घंटा)	25	25
(घ).	टीईयू अनुपात	1.3	1.3
(ड).	इष्टतम क्षमता अनुपात	70%	70%
	इष्टतम घाट क्षमता	597870	597870
(ii).	कंटेनर प्रहस्तन के लिए विचार की गई इष्टतम क्षमता (टीईयू में)	597870	597870
(iii).	ब्रेक बल्क कार्गो के लिए इष्टतम क्षमता	स्टील एवं बैग कार्गो	स्टील एवं बैग कार्गो
(क).	कार्गो का अंश	80%	20%
(ख).	प्रहस्तन दर	6400	4000
	इष्टतम क्षमता		1308160
	क्लीन कार्गो के प्रहस्तन के लिए कुल इष्टतम क्षमता	1512560	1512560
II.	बर्थ की पूँजीगत लागत		रु. करोड़ में
(i)	बर्थ के निर्माण के लिए लागत	75.00	75.00
(ii)	आधार लागत पर 3% आनुपर्याप्त व्यय और 7% पर्यवेक्षण प्रभार	7.50	7.50
(iii)	कार्य संविदा कर (आधार लागत पर सिविल लागत के 65% पर 4%)	1.95	1.95
	उपयोग	84.45	84.45
(iv).	विविध लागत (टीएमपी- पूँजीगत लागत का 5%)	0.00	4.22
	योग	84.45	88.67
III.	बर्थ की प्रचालन लागत		रु. लाख में
(i)	मरम्मत एवं रख-रखाव (पूँजीगत लागत का 1%)	84.45	88.67
(ii)	मूल्यहास (केपीटी- 3.34%, टीएमपी-3.17%)	282.06	281.08
(iii)	वीमा (पूँजीगत लागत का 1%)	84.45	88.67
	उपयोग	450.96	458.42
IV.	बर्थ प्रचालन के लिए राजस्व आवश्यकता		रु. लाख में
(i)	प्रचालन लागत	450.96	458.42
(ii)	आरओसीई @ पूँजीगत लागत पर 16%	1,351.20	1,418.72
	बर्थ किराया प्रभारों के लिए कुल राजस्व आवश्यकता	1,802.16	1,877.14
V.	प्रशुल्क (संशोध)		
	बर्थ किराया पभार		
(i).	कंटेनर के लिए		
	(क) विदेशगामी पोत	0.49	0.51
	(ख) तटीय पोत	0.29	0.31
(iii).	क्लीन कार्गो के लिए	स्टील एवं बैग कार्गो	स्टील एवं बैग कार्गो
	(क) विदेशगामी पोत	0.28	0.31
	(ख) तटीय पोत	0.17	0.19

बर्थ किराया प्रभारों का परिकलन

वीओसीपीटी द्वारा अपने संशोधित प्रस्ताव द्वारा यथा प्रस्तुत

क्र.सं.	विवरण	यूनिट	कंटेनर	ब्रेक बल्क कार्गों		ब्रेक बल्क कार्गों और अन्य कार्गों के लिए योग
				स्टील और डिब्बा बंद कार्गों	अन्य कार्गों	
1	डीडब्ल्यूटी	टन	76000	37000	37000	
2	अनुपात	%	100	80%	20%	
3	प्रहस्तन दर	टन/प्रति दिन	2340	6400	4000	
4	औसत जीआरटी प्रति पोत	टन	45202	25000	25000	
5	औसत पार्सल आकार	टन	3500	30000	30000	
6	धमता	टन	600000	1210048	302512	15,12,560
7	बर्थ दिवसों की संख्या (पंक्ति6 / पंक्ति 3)	दिन	255	189	76	265
8	बर्थ घंटों की संख्या(पंक्ति7 x 24)	घंटे	6120.00	4536.00	1824.00	6360.00
9	पोतों की संख्या (पंक्ति 6 / पंक्ति 5)	संख्या	171	40	10	
10	कुल जीआरटी घंटे (पंक्ति 4 x पंक्ति 8)	घंटे	277081306	113400000	45600000	159000000
iv.	राजस्व आवश्यकता	रु. लाख में	135162225			45054075.00
	बर्थ किराया प्रभार- विदेशी (पंक्ति11/ पंक्ति 10 *100000)			0.49		0.28
	बर्थ किराया प्रभार- तटीय			0.29		0.17

जैसाकि टीएमपी द्वारा विचार किया गया

क्र.सं..	विवरण	यूनिट	कंटेनर	ब्रेक बल्क कार्गों		ब्रेक बल्क कार्गों और अन्य कार्गों के लिए योग
				स्टील एवं डिब्बा बंद कार्गों	अन्य कार्गों	
1		टन	76000	37000	37000	
2	अनुपात	%	100	80%	20%	
3	प्रहस्तन दर	टन/प्रति दिन	2340	6400	4000	
4	औसत जीआरटी प्रति पोत	टन	45202	25000	25000	
5	औसत पार्सल आकार	टन	3500	30000	30000	
6	धमता	टन	597870	1308160	204400	15,12,560
7	बर्थ दिवसों की संख्या (पंक्ति6 / पंक्ति3)	दिन	255.50	204.40	51.10	255.50
8	बर्थ घंटों की संख्या (पंक्ति 7 x 24)	घंटे	6132.00	4906.00	1226.00	6132.00
9	पोतों की संख्या(पंक्ति6 / पंक्ति 5)	संख्या	171	44	7	
10	कुल जीआरटी घंटे (पंक्ति 4 x पंक्ति 8)	घंटे	277178664	122650000	30650000	153300000
iv.	राजस्व आवश्यकता	रु.	140785500			46928500.00
	बर्थ किराया प्रभार - विदेशी (पंक्ति11 / पंक्ति 10 *100000)			0.51		0.31
	बर्थ किराया प्रभार - तटीय			0.31		0.19

वी.ओ. चिदंबरनार पत्तन न्यास

उत्तरी कार्गो बर्थ - IV पर डीबीएफओटी आधार पर कंटेनर एवं क्लीन कार्गो के प्रहस्तन के लिए संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची

अध्याय 1– परिभाषा एवं सामान्य निवंधन तथा शर्तें

1.1. परिभाषा– सामान्य

इस दरमान में, जब तक अन्यथा प्रसंग अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएँ लागू होंगी:

- (i) “तटीयपोत” से तात्पर्य पोत परिवहन महानिदेशालय/सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाले भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाए गए पोत से होगा।
- (ii) “कंटेनर” से तात्पर्य कार्गो की ढुलाई और स्टेकिंग के लिए उपयुक्त तथा एक यूनिट के रूप में प्रहस्तन किए जा सकने एवं कंटेनर स्प्रीडर से युक्त क्रेन द्वारा उठाए जा सकने के योग्य मानक आईएसओ कंटेनर से होगा।
- (iii) “विलम्ब शुल्क” का अभिप्राय पत्तन परिसर के ट्रांजिट क्षेत्र में निशुल्क अवधि के पश्चात कार्गो के भंडारण के लिए देय प्रभार से है, जैसाकि दरमानों में निर्दिष्ट किया गया हो।
- (iv) “विदेशगामीपोत” से तात्पर्य तटीय पोत से इतर कोई पोत होगा।
- (v) “निशुल्क अवधि” से तात्पर्य उस अवधि से होगा, जिसके दौरान कार्गो / कंटेनर भंडारण के लिए विलम्ब शुल्क / भू-किराया प्रभार से विमुक्त अनुमति होगा और इस अवधि में सीमा शुल्क विभाग द्वारा अधिसूचित अवकाश और टर्मिनल के गैर-प्रचालन दिवस शामिल नहीं होंगे।
- (vi) “पूर्ण भार कंटेनर” (एफसीएल) से अभिप्राय पोत के संदर्भ में एक ही आयातक/निर्यातक से संबंधित कार्गो वाले कंटेनर से होगा।
- (vii) “जोखिम पूर्ण कंटेनर” से अभिप्राय अन्तर-राष्ट्रीय मरीन टाइम आर्गनाइजेशन (आईएमओ) के अंतर्गत यथा वर्गीकृत जोखिम पूर्ण माल वाले कंटेनर से होगा।
- (viii) “आईसीडी” से तात्पर्य अन्तर-देशीय कंटेनर डिपू से होगा।
- (ix) “न्यून भार कंटेनर” (एलसीएस) से तात्पर्य पोत के संदर्भ में एक से अधिक आयातकों/निर्यातकों से संबंधित कार्गो वाले कंटेनर से होगा।
- (x) “अति आयामीय कंटेनर” से तात्पर्य मानक कंटेनरों के सामान्य आकार से ज्यादा अति आयामीय कार्गो वाले कंटेनर से होगा, जिसके लिए विशेष डिवाइसों जैसे स्लिंग्स, शेकल्स, लिफ्टिंग बीम आदि की जरूरत होती है। क्षतिग्रस्त कंटेनर (जिसमें कार्नर कास्टिंग समस्या वाले बॉक्स शामिल हैं) और ऐसे कंटेनर जिन्हें उठाने के लिए विशेष डिवाइसों की आवश्यकता पड़ती है, को भी अति आयामीय कंटेनर के रूप में वर्गीकृत किया गया है।
- (xi) “पत्तन” से तात्पर्य वी.ओ. चिदंबरनारपत्तन न्यास होगा।
- (xii) “प्रतिदिन” से तात्पर्य किसी कैलेंडर दिवस अथवा उसके भाग से होगा।
- (xiii) “प्रशीतन कंटेनर” से तात्पर्य वांछित तापमान बनाए रखने के लिए विजली आपूर्ति के लिए प्रावधानों के साथ सामान को ढोने के लिए प्रयुक्त प्रशीतित कंटेनर से है।
- (xiv) “शट आऊट कंटेनर” से अभिप्राय एक ऐसे कंटेनर से होगा जो पोत पहचान सूचना सं. (वीआईएएन) कंटेनर अग्रिम सूचना सूची (सीओपीआरएआर) द्वारा यथा निर्दिष्ट किसी पोत विशेष के लिए निर्यात इनटेक के रूप में प्रवेश करता है और जो किन्हीं कारणों से पोत विशेष से नहीं जुड़ा होता है।
- (xv) “पोतांतरण कंटेनर” से तात्पर्य ऐसे कंटेनर से होगा जो एक पोत से उतारा जाता है और कंटेनर टर्मिनल में भंडारित किया जाता है और अन्य पत्तन के लिए दूसरे पोत के माध्यम से नौभरित किया जाता है।

1.2. सामान्य निबंधन एवं शर्तें:

(i) पोत संबंधी प्रभार लगाने के प्रयोजन से “तटीय” अथवा “विदेशगामी” श्रेणी में इसे वर्गीकृत करने के लिए पोत का दर्जा, जैसा सीमा शुल्क विभाग .अथवा पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी इसके प्रमाणन में दिया गया होगा, निर्णायक घटक होगा, और कार्गों की प्रकृति अथवा उसके उदगम की इस प्रयोजन से कोई प्रासंगिकता नहीं होगी ।

(ii) पोत संबंधी प्रभारों (वीआरसी) की लेवी के लिए पोत को वर्गीकृत करने की पद्धति

(क) सामान्य व्यापारिक लाइसेंसधारी भारतीय ध्वज का कोई विदेशगामी पोत, सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय धावक के रूप में परिवर्तन हो सकता है। भारतीय पत्तन में उसके प्रथम पोर्ट आफ कॉल पर सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय धावक के रूप में परिवर्तित किए जाने वाले ऐसे पोत को भारतीय तट पर चलन के लिए, आगे सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश की आवश्यकता नहीं होगी।

(ख) विदेशी पताका वाला विदेशगामी पोत, पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी विशिष्ट अवधि अथवा यात्रा लाइसेंस और सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय-धावक के रूप में परिवर्तित हो सकता है ।

(iii) पोत संबंधी प्रभारों (वीआरसी) की रियायती तटीय दर और विदेशी दर पर लेवी के लिए मानदंडः

(क) ऐसे परिवर्तनों के मामले में लोड पत्तन द्वारा उस समय से तटीय दरें प्रभार्य होंगी जिस समय से पोत तटीय सामान लादना शुरू करता है ।

(ख) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें तभी तक प्रभार्य होंगी जब तक भारतीय पत्तन के अंतिम आह्वान पर पोत तटीय कार्गों को उतारने का कार्य पूरा करता है। उसके तुरंत बाद उतारने वाले पत्तन द्वारा विदेशगामी दरें प्रभार्य हो जाएंगी ।

(ग) पोत परिवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस प्राप्त समर्पितभारतीय तटीय पोतों के लिए, तटीय दरों का पात्र होने के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं होगा ।

(iv) कार्गों संबंधी प्रभारों (सीआरसी) की रियायती तटीय दरों पर लेवी के लिए मानदंड

(क) ‘वैश्विक और तटीय’ प्रचालन के लिए जारी सामान्य व्यापारिक लाइसेंसधारी विदेशगामी भारतीय पोत के लिए पोत से टट और क्वे से / को, भडारण यार्ड से / को के लिए घाट भाडा सहित प्रहस्तन प्रभारों से संबंधित तटीय दरें, निम्नलिखित के परिप्रेक्ष्य में लागू की जाएंगी:

(i) तटीय धावक में परिवर्तित और किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन के लए तटीय कार्गों ले जाने वाला पोत।

(ii) तटीय धावक में परिवर्तित नहीं* परन्तु किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए तटीय कार्गों ले जाने वाला पोत।

* केन्द्रीय सीमाशुल्क और सीमा कर बोर्ड के परिपत्र संख्या 15/2002-कस्टम दिनांक 25 फरवरी 2002 के अनुसार भारतीय ध्वज वाले विदेशगामी पोतों द्वारा, बिना किसी सीमा शुल्क परिवर्तन के एक भारतीय पत्तन से दूसरे भारतीय पत्तन को तटीय कार्गों का वहन अनुमत है।

(ख) तटीय धावक के रूप में परिवर्तित विदेशी ध्वज वाले पोत के मामलों में, पोत परिवहन महा निदेशक द्वारा जारी विशिष्ट अवधि अथवायात्राके लिए लाइसेंस और सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तैयार किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए संचलन हेतु तटीय कार्गों भारित कंटेनर पर कार्गो/कंटेनर के लिए तटीय दरें लागू होंगी।

(v) तटीय पोतों के लिए प्रभार भारतीय मुद्रा (रुपयों में) में होंगे:

(क) सभी तटीय पोतों के लिए वर्थ किराया प्रभार अन्य पोतों के लिए तुलनात्मक प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होंगे।

(xv) कच्चा तेल, लौह अयस्क और लौह अयस्क छल्लों सहित तापीय कोयला और पीओएल के सिवाय सभी तटीय कार्गों के लिए कार्गो संबंधी प्रभार सामान्य कार्गो से संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होंगे। सभी तटीय कंटेनरों के लिए कंटेनर से संबंधित प्रभार सामान्य कार्गो से संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होगा।

(xvi) कार्गो संबंधी प्रभारों और कंटेनर से संबंधित प्रभारों के मामले में, पोत तट स्थानान्तरण और क्वे से/को भडारण यार्ड को/से प्रभारों हेतु वार्फेज सहित सभी संबंधित प्रहस्तन प्रभारों पर रियायती दरें प्रभार्य होंगी।

(xvii) किसी विदेशी पत्तन सेकार्गो, जो भारतीय पत्तन 'ख' की ओर अनुवर्ती पोतांतरण के लिए एनसीबी IV पर पहुंचता है, पर उसकी तटीय यात्रा के लिए संगत रियायती प्रभार लगाए जाएंगे। अन्य शब्दों में, भारतीय पत्तनों से कार्गो ले जाने/लाने वाले ऐसे पोत, जिन्हें तटीय यात्रा करने की अनुमति प्रदान की गई है, रियायत के पात्र होंगे।

(xviii) तटीय पोतों के लिए प्रभार भारतीय मुद्रा (रुपयों में) में होंगे।

(xix) समग्र भार अथवा वाल्यूम द्वारा परिमापन या अलग-अलग मदों की क्षमता के आकलन में, 0.50 तक का भिन्नात्मक अंश 0.50 इकाई (यूनिट) माना जाएगा और 0.5 इकाई (यूनिट) या और उससे अधिक अंश को पूरी एक इकाई (यूनिट) माना जाएगा, ऐसी स्थितियों को छोड़कर, जहां विशिष्ट रूप से उल्लेख किया गया है।

(xx) **विलंबित भुगतानों/धन वापसियों पर ब्याज:**

(xxi) उपयोक्ता को विलंबित भुगतानों पर इस दर मान के अंतर्गत दंड ब्याज का भुगतान करना होगा। दण्ड ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक की प्राइम लैंडिंग दर से 2% ज्यादा होगी।

(xxii) इसी प्रकार, टर्मिनल प्रचालक को विलंबित भुगतानों पर दंड ब्याज का भुगतान करना होगा। दण्ड ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक की प्राइम लैंडिंग दर से 2% ज्यादा होगी।

(xxiii) टर्मिनल आपरेटर द्वारा धन वापसी में विलंब सेवाओं के पूर्ण होने की तिथि अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों की प्रस्तुति के 20 दिन बाद, इनमें से जो भी बाद में हो, से गिना जाएगा।

(xxiv) उपयोगकर्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब, टर्मिनल प्रचालक द्वारा विल प्रस्तुत करने की तिथि से 10 दिन बाद से आरंभ हो जाएगी। तथापि, यह प्रावधान उन स्थितियों में लागू नहीं होगा जिनमें महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 में विनिर्दिष्ट अनुसार, प्रभार का भुगतान सेवाएं लेने से पहले/किया जाना हो, और / या जहां इस दर मान में प्रभारों का अग्रिम भुगतान निर्धारित है।

(xxv) परिणितकिएगएसभीप्रभार, प्रत्येकबिलकेसकलकुलयोगपरअगलेउच्चतररूपयेकेपूर्णांकोमेलिखेजाएंगे।

(xxvi) जब तक कि धन वापसी की राशि ₹100/- अथवा इससे अधिक नहीं होगी, तब तक धन वापसी के दावे पर विचार नहीं किया जाएगा। इसी प्रकार, यदि टर्मिनल को देय राशि 100/-रुपए है अथवा इससे कम है तो टर्मिनल कोई पूरक बिल प्रस्तुत नहीं करेगा।

(xxvii) कंटेनर जिनकी लम्बाई 20' से कम तथा 20' तक है, उन्हें प्रशुल्क के प्रयोजन से 1 टीईयू माना जाएगा।

(xxviii) एक भार यूनिट के रूप में पत्तन में आने वाले और बाहर जाने वाले एलसीएल कंटेनर को प्रभार लगाने के प्रयोजन से एफसीएल के रूप में माना जाएगा।

(xxix) तार्किक स्तर के ऐसे विलंबों के लिए, जिनके लिए टर्मिनल प्रचालक को जिम्मेदार ठहराया जा सके, उपयोक्ता के लिए प्रभारों का भुगतान करना अपेक्षित नहीं होगा।

(xxx) इस दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर की हैं, इसी प्रकार छूट और कटौतियां न्यूनतम स्तर की हैं। टर्मिनल प्रचालक, यदि चाहे, तो वह न्यून दरें प्रभारित कर सकता है और/अथवा अधिक छूट दे सकता है और कटौती कर सकता है।

(xxxi) ऑपरेटर यदि चाहे तो दरमान में निर्धारित दरों को लागू करने के विनियमन से संबंधित निर्धारित शर्तों को तर्क संगत बना सकता है, यदि शर्तों को इस प्रकार तर्क-संगत बनाने से उपयोगकर्ता को प्रति यूनिट दर में राहत मिलती है और दरमान में निर्धारित यूनिट दरें अधिकतम/उच्चतम स्तर से

अधिक न हो। तथापि, प्रचालक को इस प्रकार की कमतर दरें और/या ऐसी दरों के लागू करने को सार्वजनिक रूप से अधिसूचित करनी चाहिए और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने के विनियमन से संबंधित शर्तों को युक्तयुक्त बनाएगा तथा इस प्रकार की निम्नतर दरों में और/या ऐसी दरों को लागू करने के विनियमन से संबंधित शर्तों में बाद में किए जाने वाले परिवर्तनों को सार्वजनिक रूप से अधिसूचित करता रहेगा, बशर्ते कि निर्धारित की गई नई दरें, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों से ज्यादा न हो।

1. बर्थ किराया प्रभार

क्र.सं.	पोत	यूनिट	विदेशी (₹ में)	तटीय(₹ में)
1	कंटेनरपोत	दर प्रति जीआरटी/प्रति घंटे अथवा उसका अंश	0.51	0.31

टिप्पण : (i) पोत द्वारा बर्थ का अधिपत्य करने के समय से बर्थ को खाली करने के समय तक की अवधि का आकलन किया जाएगा।

(ii) (क) बर्थ किराया पोत द्वारा जलयात्रा के लिए तैयार होने का संकेत देने के 4 घंटे बाद बंद हो जाएगा।

(ख) बर्थ किराए के समाप्त होने के लिए निर्धारित 4 घंटे की समय सीमा में ज्वार की अनुकूल स्थिति की कमी, खराब मौसम और रात्रि नौकायन के अभाव के कारण जहाज के प्रतीक्षा समय में शामिल नहीं होगी।

(ग) पोत का मास्टर/अभिकर्ता अनुकूल ज्वारीय एवं जलवायुवीय दशाओं में ही जहाज को चलाने के लिए तत्पर होने संबंधी संकेत देगा।

(iii) झूठे संकेत के लिए दंडात्मक बर्थ किराया एक दिन (24 घंटे) के बर्थ किराया प्रभार के बराबर होगा। “झूठे संकेत” की स्थिति होगी, जब पोत जाने के लिए तत्पर होने का संकेत तो देता है और प्रत्याशा में पायलट के लिए मांग भी करता है लेकिन उस समय वह इंजिन के तैयार न होने के कारण अथवा कार्गों संबंधी कार्य पूरे न होने के कारण अथवा अन्य ऐसे कारणों से, जिनके लिए पोत उत्तरदायी हो, अन-बर्थिंग के लिए तैयार न हो। प्रतिकूल ज्वारीय दशाओं, रात्रि में नौवहन का अभाव अथवा प्रतिकूल मौसम की दशाओं के कारण पोत के चलने में समर्थ न होने की स्थिति में तत्पर होने के लिए दिया गया संकेत इसमें सम्मिलित नहीं है।

(iv) निर्गम प्राथमिकता / प्राथमिक बर्थ किराया प्रभार :

(क) किसी पोत को प्राथमिक आधार पर बर्थ प्रदान करने के लिए 24 घंटे का बर्थ किराए के समतुल्य या बर्थ पर वास्तविक रूप से रुकने की कुल अवधि के लिए संगणित बर्थ किराया प्रभार का 75 प्रतिशत, जो भी ज्यादा हो, वसूल किया जाएगा।

(ख) किसी पोत को निर्गममें प्राथमिकता प्रदान करने के लिए 24घंटे के बर्थ किराए प्रभार के बराबर शुल्क या बर्थ पर रुकने की वास्तविक कुल अवधि के किराया प्रभार का 100 प्रतिशत, जो भी उच्चतम हो, वसूल किया जाएगा।

(v) कोई भी बर्थ किराया प्रभार उस अवधि के लिए देय नहीं होगा जब टर्मिनल प्रचालक के उपकरणों में खराबी, विद्युत आपूर्ति की विफलता, या अन्य ऐसे कारणों, जिनके लिए टर्मिनल प्रचालक को उत्तरदायी ठहराया जा सकता हो, से पोत बर्थ पर लगातार एक घंटे तक अथवा अधिक समय तक बेकार खड़ा हो।

अध्याय 2 – कंटेनर प्रचालन कार्यों के लिए प्रभार

2.1. सामान्य और रिफर कंटेनरों के लिए प्रभार

टिप्पणी: अनुसूची 2.1 (क)(i), 2.2, 2.3 (क) (i), 2.4(क)(i) में संशोधित समेकित कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों में निम्नलिखित तत्व अर्थात घाट क्रेन द्वारा नौभरण, प्रहस्तन, रस्सी बांधना और रस्सी खोलना, नौभरण योजना, कंटेनरों तथा कंटेनर बंद कार्गो पर घाट शुल्क एवं सभी अन्य विविध सेवाओं के लिए प्रभार, जो विशेष रूप से दर मानों में निर्धारित नहीं किए गए हैं, सम्मिलित हैं।

2.1.क. (i) घाट क्रेन द्वारा प्रहस्तन, जिसमें रस्सी बांधना/रस्सी खोलना सम्मिलित है।

2.1.क(i) घाट क्रेन द्वारा प्रहस्तन, जिसमें रस्सी बांधना/रस्सी खोला सम्मिलित है।

क्रं.सं.	विवरण	विदेशगामी (₹)में			तटीय(₹)में		
		कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक नहीं	कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक लेकिन 40' तक	कंटेनर, लंबाई में 40' से अधिक	कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक नहीं	कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक लेकिन 40' तक	कंटेनर, लंबाई में 40' से अधिक
(i)	भरेकंटेनर	1993.78	2990.67	3987.56	1196.27	1794.40	2392.54
(ii)	खालीकंटेनर	1993.78	2990.67	3987.56	1196.27	1794.40	2392.54

2.1.क(ii) क्यू सी से यार्ड तक तथा विलोमतः और कंटेनर यार्ड पर प्रहस्तन, जिसमें लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ सम्मिलित है तथा उपभोक्ताओंको/से सुपुर्दग्गी प्राप्ति

क्रं.सं.	विवरण	विदेशगामी (₹)में			तटीय(₹)में		
		कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक नहीं	कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक लेकिन 40' तक	कंटेनर, लंबाई में 40' से अधिक	कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक नहीं	कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक लेकिन 40' तक	कंटेनर, लंबाई में 40' से अधिक
(i)	भरेकंटेनर	1163.04	1744.56	2326.08	697.82	1046.74	1395.65
(ii)	खालीकंटेनर	830.74	1246.11	1661.48	498.44	747.67	996.89

2.1.ख यार्ड से सी एफ एस तक/सी एफ एस से यार्ड तक – सी एफ एस पर परिवहन एवं लिफ्टें

क्रं.सं.	विवरण	विदेशगामी (₹)में			तटीय(₹)में		
		कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक नहीं	कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक लेकिन 40' तक	कंटेनर, लंबाई में 40' से अधिक	कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक नहीं	कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक लेकिन 40' तक	कंटेनर, लंबाई में 40' से अधिक
(i)	भरेकंटेनर	1384.57	2076.86	2769.14	1384.57	2076.86	2769.14
(ii)	खालीकंटेनर	1384.57	2076.86	2769.14	1384.57	2076.86	2769.14

2.1.ग यार्ड से ट्रक तक/ट्रक से यार्ड तक – प्रत्यक्ष सुपुर्दग्गी के लिए

क्रं.सं.	विवरण	विदेशगामी (₹)में			तटीय(₹)में		
		कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक नहीं	कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक लेकिन 40' तक	कंटेनर, लंबाई में 40' से अधिक	कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक नहीं	कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक लेकिन 40' तक	कंटेनर, लंबाई में 40' से अधिक
(i)	भरेकंटेनर	415.37	623.06	830.74	415.37	623.06	830.74
(ii)	खालीकंटेनर	415.37	623.06	830.74	415.37	623.06	830.74

टिप्पणी: साधारण कंटेनर सामान्य प्रकार के कंटेनर होते हैं, जो अनुवर्ती अनुसूचियों में विनिर्दिष्ट किसी विशेष श्रेणी के कंटेनरों में नहीं आते हैं।

2.2 नौकान्तरण कंटेनरों के लिए प्रभार

क्र.सं.	विवरण	विदेशगामी (₹)में			तटीय(₹)में		
		कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक नहीं	कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक लेकिन 40' तक	कंटेनर, लंबाई में 40' से अधिक	कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक नहीं	कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक लेकिन 40' तक	कंटेनर, लंबाई में 40' से अधिक
(i)	भरे कंटेनर	2990.67	4486.01	5981.34	1794.40	2691.60	3588.81
(ii)	खाली कंटेनर	2990.67	4486.01	5981.34	1794.40	2691.60	3588.81

टिप्पणी : कंटेनर, जिसे मूल रूप से नौकान्तरण कंटेनर घोषित किया गया हो, तत्पश्चात रेल अथवा सड़क मार्ग से जिसकी ढुलाई की गई हो, नौकान्तरण कंटेनर के रूप में उसकी पहचान समाप्त हो जाएगी और उसे एक सामान्य आयात कंटेनर ही माना जाएगा तथा यथा प्रयोज्य निर्धारित प्रभार ही भुगतान के लिए देय होंगे।

2.3 खतरनाक कंटेनरों के लिए प्रभार

2.3.क (i) रससी बांधने/रससी खोलने सहित घाट क्रेन द्वारा प्रहस्तन

क्र.सं.	विवरण	विदेशगामी (₹)में			तटीय(₹)में		
		कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक नहीं	कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक लेकिन 40' तक	कंटेनर, लंबाई में 40' से अधिक	कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक नहीं	कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक लेकिन 40' तक	कंटेनर, लंबाई में 40' से अधिक
(i)	भरे कंटेनर	2492.23	3738.34	4984.45	1495.34	2243.00	2990.67

2.3.क (ii) क्यू सी से यार्ड तक तथा विलोमतः और कंटेनर यार्ड पर प्रहस्तन, जिसमें लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ सम्मिलित है तथा उपभोक्ताओंको/से सुपुर्दग्गी प्राप्ति

क्र.सं.	विवरण	विदेशगामी (₹)में			तटीय(₹)में		
		कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक नहीं	कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक लेकिन 40' तक	कंटेनर, लंबाई में 40' से अधिक	कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक नहीं	कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक लेकिन 40' तक	कंटेनर, लंबाई में 40' से अधिक
(i)	भरे कंटेनर	1453.80	2180.73	2907.60	872.28	1308.44	1744.56

2.3.ख यार्ड से सी एफ एस तक/सी एफ एस से यार्ड तक – सी एफ एस पर परिवहन एवं लिफ्टें

क्रं.सं.	विवरण	विदेशगामी (₹)में			तटीय(₹)में		
		कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक नहीं	कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक लेकिन 40' तक	कंटेनर, लंबाई में 40' से अधिक	कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक नहीं	कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक लेकिन 40' तक	कंटेनर, लंबाई में 40' से अधिक
(i)	भर कंटेनर	1730.71	2596.10	3461.43	1730.71	2596.10	3461.43

2.3.ग यार्ड से टूक तक/टूक से यार्ड तक – प्रत्यक्ष सूपर्दगी के लिए

क्र.सं.	विवरण	विदेशगामी (₹)में			तटीय(₹)में		
		कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक नहीं	कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक लेकिन 40' तक	कंटेनर, लंबाई में 40' से अधिक	कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक नहीं	कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक लेकिन 40' तक	कंटेनर, लंबाई में 40' से अधिक
(i)	भरं कंटेनर	519.25	778.87	1038.50	519.25	778.87	1038.50

2.4 ऊपरी विमितीय कार्गो कंटेनरों के लिए प्रभार

2.4क (i) रस्सी बांधने/रस्सी खोलने सहित घाट क्रेन द्वारा प्रहस्तन

क्र.सं.	विवरण	विदेशगार्भी (₹)में			तटीय(₹)में		
		कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक नहीं	कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक लेकिन 40' तक	कंटेनर, लंबाई में 40' से अधिक	कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक लेकिन 40' तक	कंटेनर, लंबाई में 40' से अधिक	
(i)	भर कंटेनर	2492.23	3738.34	4984.45	1495.34	2243.00	2990.67
(ii)	खाली कंटेनर	2492.23	3738.34	4984.45	1495.34	2243.00	2990.67

2.4क (ii) क्यूं सी से यार्ड तक तथा विलोमतः और कंटेनर यार्ड पर प्रहस्तन, जिसमें लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ

सम्मिलित है तथा उपभोक्ताओंको/से सुपर्दगी प्राप्ति

क्र.सं.	विवरण	विदेशगामी (₹)में			तटीय(₹)में		
		कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक नहीं	कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक लेकिन 40' तक	कंटेनर, लंबाई में 40' से अधिक	कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक नहीं	कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक लेकिन 40' तक	कंटेनर, लंबाई में 40' से अधिक
(i)	भर कंटेनर	1453.80	2180.73	2907.6	872.28	1308.44	1744.56
(ii)	खाली कंटेनर	1038.43	1557.6	2076.86	623.05	934.56	1246.12

2.4.ख यार्ड से सी एफ एस तक/सी एफ एस से यार्ड तक - सी एफ एस पर परिवहन एवं लिफ्टें

क्र.सं.	विवरण	विदेशगामी (₹)में			तटीय(₹)में		
		कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक नहीं	कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक लेकिन 40' तक	कंटेनर, लंबाई में 40' से अधिक	कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक लेकिन 40' तक	कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक	कंटेनर, लंबाई में 40' से अधिक
(i)	भरे कंटेनर	1730.71	2596.10	3461.43	1730.71	2596.10	3461.43
(ii)	खाली कंटेनर	1730.71	2596.10	3461.43	1730.71	2596.10	3461.43

2.4.ग यार्ड से ट्रक तक/ट्रक से यार्ड तक – प्रत्यक्ष सुपुर्दगी के लिए

क्र.सं.	विवरण	विदेशगामी (₹)में			तटीय(₹)में		
		कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक नहीं	कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक लेकिन 40' तक	कंटेनर, लंबाई में 40' से अधिक	कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक नहीं	कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक लेकिन 40' तक	कंटेनर, लंबाई में 40' से अधिक
(i)	भरे कंटेनर	519.25	778.87	1038.50	519.25	778.87	1038.50
(ii)	खाली कंटेनर	519.25	778.87	1038.50	519.25	778.87	1038.50

2.5 छूट :

यथा अनुपालन की गई छूट, उपयोक्ताओं को जब टर्मिनल प्रचालक के उपकरण किन्हीं कारणवश उपलब्ध न हों तो टर्मिनल प्रचालक की लिखित रूप में पूर्व अनुमति से उनके द्वारा की गई उनकी स्वयं की व्यवस्थाओं से संपन्न विभिन्न प्रचालन कार्यों के लिए प्रयोज्य होगी।

क्र.सं.	विवरण	विदेशगामी (₹)में			तटीय(₹)में		
		कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक नहीं	कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक लेकिन 40' तक	कंटेनर, लंबाई में 40' से अधिक	कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक नहीं	कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक लेकिन 40' तक	कंटेनर, लंबाई में 40' से अधिक
(क)	यदि पोत के गियरों का प्रयोग पोत से तट अथवा विलोमत :कंटेनरों को लादने/उतारने के लिए किया जाता हो	972.58	1458.86	1945.15	583.55	875.32	1167.09
(ख)	यदि टर्मिनल उपयोक्ता घाट से कंटेनर यार्ड तक अथवा कंटेनर यार्ड से घाट तक कंटेनरों की दुलाई के लिए अपने स्वयं के ट्रेक्टर नियोजित करे	202.62	303.93	405.24	121.57	182.36	243.14
(ग)	यदि टर्मिनल उपयोक्ता कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विलोमत : कंटेनरों की लिप्टिंग के लिए अपने स्वयं के उपकरण नियोजित करे	202.62	303.93	405.24	202.62	303.93	405.24

(घ)	यदि टर्मिनल उपयोक्ता कंटेनर के लिए रस्सी बांधने/रस्सी खोलने के लए श्रमिक उपलब्ध कराए	97.26	145.89	194.52	58.35	87.53	116.71
-----	---	-------	--------	--------	-------	-------	--------

टिप्पणी:

- (1) निजी उपकरण द्वारा प्रहस्तरित बैक टू टाउन कंटेनरों के लिए कोई छूट स्वीकार्य नहीं है।
- (2) क्रं.सं. (घ) के मामले में, उपर्युक्त छूट वास्तविक रूप से रस्सी से बांधे गए कंटेनरों की संख्या तक सीमित होगी।

2.6 पोतों के विपाटावरणों के प्रहस्तन के लिए प्रभार

क्रं.सं.	विवरण	विदेशगामी (₹)में	तटीय (₹)में
(i)	जब घाट पर विपाटावरण रखा गया हो	2553.01	1531.81
(ii)	जब घाट पर विपाटावरण न रखा गया हो	1023.91	614.34

टिप्पणी : यदि केवल एक ही प्रचालन कार्य किया जाता है तो उपर्युक्त के अनुसार विपाटावरण प्रहस्तन प्रभारों का आधा प्रभारित किया जाएगा।

2.7 पोत के भीतर कंटेनरों को शिफ्ट करने के लिए प्रभार (रिस्ट्रोब्स)

(क) विपाट के भीतर शिफ्टिंग (बिना लेंडिंग एवं रिशिपिंग)

विवरण	विदेशगामी (₹)में			तटीय(₹)में		
	कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक नहीं	कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक लेकिन 40' तक	कंटेनर, लंबाई में 40' से अधिक	कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक लेकिन नहीं	कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक लेकिन 40' तक	कंटेनर, लंबाई में 40' से अधिक
भरे एवं खाली	857.76	1286.64	1715.52	514.65	771.98	1029.31

(घ) घाट मार्ग से शिफ्टिंग (घाट पर लेंडिंग द्वारा शिफ्टिंग और रिशिपिंग)

विवरण	विदेशगामी (₹)में			तटीय (₹)में		
	कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक नहीं	कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक लेकिन 40' तक	कंटेनर, लंबाई में 40' से अधिक	कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक लेकिन नहीं	कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक लेकिन 40' तक	कंटेनर, लंबाई में 40' से अधिक
भरे एवं खाली	2850.19	4275.28	5700.38	1710.11	2565.17	3420.23

2.8 शट-आउट कंटेनरों के लिए प्रभार

विवरण	विदेशगामी (₹)में			तटीय(₹)में		
	कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक नहीं	कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक लेकिन 40' तक	कंटेनर, लंबाई में 40' से अधिक	कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक लेकिन नहीं	कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक लेकिन 40' तक	कंटेनर, लंबाई में 40' से अधिक
भरे एवं खाली	1557.61	2336.41	3115.21	1557.61	2336.41	3115.22

टिप्पणी:

- (1) उपर्युक्त प्रभार वहीं लागू होंगे, जहां कोई निर्यात कंटेनर अथवा पोतांतरण कंटेनर शट आउट हैं और जिसकी सुपुद्दिगी टर्मिनल से बाहर की गई हो।
- (2) इस मामले में धारा 2.10 के अनुसरण में कंटेनर के पहली बार प्राप्त होने के समय से कंटेनर को निशुल्क भण्डारण अवधि प्रदान की जाएगी। निशुल्क भण्डारण अवधि के अधिक बढ़ने पर निशुल्क अवधि समाप्त होने के पश्चात उठाए जाने के समय तक भडारण प्रभारों का आकलन किया जाएगा।

2.9 रिफर कंटेनरों के लिए प्रयोज्य सामान्य सेवाओं के लिए प्रभार

क्र.सं.	विवरण	विदेशगामी (₹) में			तटीय (₹) में		
		कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक नहीं	कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक लेकिन 40' तक	कंटेनर, लंबाई में 40' से अधिक	कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक नहीं	कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक लेकिन 40' तक	कंटेनर, लंबाई में 40' से अधिक
I	यात्रा-पूर्ण निरीक्षण (विद्युत की आपूर्ति सहित)	1869.51	1869.51	1869.51	1869.51	1869.51	1869.51
ii	पोत पर सेवाओं का संयोजन अथवा वियोजन	124.27	124.27	124.27	124.27	124.27	124.27
iii	कंटेनर की सफाई	97.26	194.52	291.77	97.26	194.52	291.77
iv	विद्युत आपूर्ति रिफर यार्ड पर तापमान के (संयोजन और वियोजन और निगरानी सहित) प्रति कंटेनर प्रति 4 घंटे अथवा उसका अंश	201.27	301.90	603.81	201.27	301.90	603.81

टिप्पणी:

- (1) उपर्युक्त निर्धारित प्रशुल्क में सही ढंग से कार्य नहीं कर रहे रिफरों के पैरामीटर निर्धारण अथवा मरम्मत एवं रख-रखाव सम्मिलित नहीं हैं।
- (2) उपर्युक्त अनुसूची में निर्धारित प्रभार रिस्ट्रोव रिफर कंटेनरों पर भी लागू होते हैं।
- (3) रिफर कंटेनरों के यात्रा-पूर्व निरीक्षण, पोत पर सेवाओं का संयोजन अथवा वियोजन तथा कंटेनरों की सफाई करना वैकल्पिक सेवाएँ हैं और अनुरोध करने पर ये सेवाएँ प्रदान की जाती हैं।
- (4) रिफर कंटेनरों के यात्रा-पूर्व निरीक्षण पोतों पर संयोजन अथवा वियोजन सेवाएँ एक ही प्रकार की होंगी, चाहे कंटेनरों की लम्बाई कुछ भी हो।

2.10 ड. शटआउट भरे एवं खाली कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका अंश					
		विदेशगामी (₹)में			तटीय(₹)में		
		कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक नहीं	कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक लेकिन 40' तक	कंटेनर, लंबाई में 40' से अधिक	कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक नहीं	कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक लेकिन 40' तक	कंटेनर, लंबाई में 40' से अधिक
(i)	प्रथम 15 दिन	195.87	391.73	587.60	195.87	391.73	587.60
(ii)	16 दिन से 30 दिन	391.73	783.46	1175.20	391.73	783.46	1175.20
(iii)	उसके बाद	783.46	1566.93	2350.39	783.46	1566.93	2350.39

टिप्पणी:

- (1) आयात कंटेनरों के लिए निशुल्क इवेल समय (भण्डारण) अवधि कंटेनर की लैंडिंग के दिन के बाद वाले दिन से शुरू होगी और नियर्ति कंटेनरों के लिए निशुल्क अवधि कंटेनर के टर्मिनल में प्रवेश करने के समय से शुरू होगी।
- (2) निशुल्क अवधि के परिकलन के प्रयोजनार्थ सीमाशुल्क विभाग द्वारा अधिसूचित अवकाश और टर्मिनल के गैर-प्रचालन दिवस इसमें सम्मिलित नहीं होंगे।
- (3) पोतांतरण कंटेनर, जिनका दर्जा बाद में स्थानीय एफसीएल/एससीएल/आईसीडी में बदला गया हो, रियायत भण्डारण प्रभारों से वंचित हो जाएंगे। ऐसे कंटेनरों के लिए भंडारण प्रभारों की वूसली संगत आयात कंटेनरों के भण्डारण प्रशुल्क के साथ सममूल्य पर की जाएगी।
- (4) ऐसे पोतांतरण कंटेनरों को, जिनकी रेल से प्रेषण की प्रणाली में बाद में बदलाव होता है, निशुल्क भण्डारण शुल्क को प्रभावित करने के प्रयोन से अन्य आईसीडी कंटेनरों के रूप में माना जाएगा। ऐसे मामलों, कंटेनर यार्ड के आईसीडी यार्ड तक ले जाने के लिए अतिरिक्त स्थानांतरण प्रभार लागू होंगे।
- (5) उपयोक्ताओं को उस अवधि के लिए भण्डार प्रभारों का भुगतान नहीं करना पड़े गा, जिसके दौरान उपयोक्ताओं द्वारा अनुरोध किए जाने पर टर्मिनल प्रचालक कंटेनरों की सुपुर्दग्धी देने/स्थानांतरण करने की स्थिति में न हो।
- (6) सामान्य आयात कंटेनर, जिनकी रेल से प्रेषण की प्रणाली में बाद में बदलाव होता है, केवल सामान्य आयात कंटेनरों के लिए लागू निशुल्क अवधि प्राप्त होगी।
- (7) शट-आउट कंटेनर के लिए कुल भण्डारण अवधि पोत पर लदान करने/सुपुर्दग्धी प्रदान करने के दिन तक कंटेनर के शट-आउट हो जाने के दिन से परिकलित की जाएगी।
- (8) (i) खतरनाक कंटेनरों के लिए इवेल समय प्रभार सामान्य रूप से लागू प्रभारों के 1.25 गुणा होंगे।
(ii) उपरि विमिय कंटेनरों के लिए, भडारण प्रभार जैसाकि ऊपर उल्लेख किया गया है, संगत स्लैब के अंतर्गत संगत कंटेनर द्वारा घेरे ग्राउण्ड स्लाट्स की वास्तविक संख्या पर आधारित होंगे।
- (9) परित्याग किए गए कंटेनरों/पोतवणिक के स्वामित्वाधीन कंटेनरों पर भंडारण प्रभार परित्याग की सूचना की लिखित में प्राप्ति की तारीख तक अथवा कंटेनर के अवतरण के दिवस से 75 दिन तक, जो भी पहले हो, निम्नलिखित शर्तों के अध्याधीन वसूल किए जाएंगे:
 - (i) परेषिती किसी भी समय परित्याग का पत्र जारी कर सकता है।
 - (ii) यदि परेषिती ऐसा परित्याग पत्र जारी न करने के विकल्प का चयन करता है, तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ भी निम्नलिखित शर्तों के अध्याधीन परित्याग पत्र जारी कर सकता है कि,
 - (क) शिपिंग लाइन कार्गों के साथ-साथ कंटेनर की अभिरक्षा प्राप्त कर लेगी और इसे वापिस लेगी अथवा पत्तन परिसर से हटा देगी, तथा
 - (ख) शिपिंग लाइन कंटेनर की अअभिरक्षा आरंभ करने से पहले कार्गों और कंटेनर पर अर्जित सभी पत्तन प्रभारों का भुगतान करेगी।

(iii) कंटेनर एजेंट/एमएलओ आवश्यक औपचारिकताओं को पूरा करेंगे और दुलाई तथा उतराई की लागत वहन करेंगे। उनके निर्धारित अवधि के भीतर ऐसी कार्रवाई में असफल रहने पर शिपिंग लाइन द्वारा कार्गो खाली करने के लिए सभी आवश्यक कार्रवाइयां पूरी करने के समय तक कंटेनर पर भडारण प्रभार लगना जारी रहेगा।

(iv) जब सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा कंटेनर जब्त/कुर्क कर लिया जाता है और 75 दिन की निर्धारित अवधि के भीतर खाली नहीं किया जा सकता है, तब शिपिंग लाइन द्वारा आवश्यक औपचारिकताओं का पालन करने और दुलाई तथा खाली करने की लागत वहन करने के शर्ताधीन सीमाशुल्क के कार्गो को छोड़ने के आदेश के दिन से भडारण प्रभार लगना बंद हो जाएगा। अन्यथा, जब्त / कुर्क किए गए कंटेनरों को शिपिंग लाइन/परेषिती द्वारा पत्तन परिसर से सीमाशुल्क आवद्ध क्षेत्र में हटा दिया जाना चाहिए और उस मामले में भडारण प्रभार कंटेनर को हटाए जाने के दिन से लगना बंद हो जाएगे।

अध्याय-3

3.1 विविध सेवाओं के लिए प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर(रु में)		
		कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक नहीं	कंटेनर, लंबाई में 20' से अधिक लेकिन 40' तक	कंटेनर, लंबाई में 40' से अधिक
(i)	सील लगाना/हटाना	270.16	270.16	270.16
(ii)	सीवाई में लिफ्ट ऑन/लिफ्ट आफ	878.02	1317.03	1756.04
(iii)	टर्मिनल के भीतर पोतांतरण के लिए प्रभार	1080.64	1620.96	2161.28
(iv)	सीमाकर निरीक्षण के लिए टर्मिनल के भीतर कंटेनरों का पोतांतरण	1215.72	1823.58	2431.44
(v)	सीमाशुल्क जांच के लिए नामित यार्ड में कंटेनरों की स्टेकिंग	371.47	547.07	729.43
(vi)	प्रत्यक्ष लोडिंग	675.4	1013.1	1013.1
(vii)	आपरिवर्तन	1148.18	1722.27	1722.27
(viii)	नौभरण स्थिति का परिवर्तन	742.94	1114.41	1114.41
(ix)	कंटेनर स्थिति का परिवर्तन	607.86	607.86	607.86
(x)	दस्तावेज का रद्दीकरण	405.24	405.24	405.24
(xi)	आगन्तुक प्रविष्टि पास (लागतप्रति पास)		270.16	
	(क) वार्षिक			
	(ख) मासिक		67.54	
(xii)	(ग) दैनिक		27.02	
	फोटोग्राफी (लागतप्रति दिन)			
	(क)फोटो खींचने/ फिल्म बनाने के लिए		17560.4	
	(ख) माल की फोटोग्रामी के लिए		864.51	
	(ग) प्रचालनों की फोटोग्रामी के लिए		5268.12	

3.2 कंटेनर बर्थों के साथ निर्मल जल की आपूर्ति के लिए प्रभार

विवरण	दर (रु में)
प्रति 1000 लीटर अथवा उसका अंश	405.24

4. एचएमसी का प्रयोग करते हुए ब्रेक बल्क अर्थात् स्टील और डिब्बा बंद कार्गो और अन्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए प्रभार :-

I. ब्रेक बल्क कार्गो:-

(क) स्टील और डिब्बा बंद कार्गो

औसत दैनिक क्रेन निष्पादन मीट्रिक टन	ग्रेब के साथ एचएमसी के लिए दर/प्रति टन ₹ में	
	विदेशी पोत	तटीय पोत
5000-5999	69.48	41.69
6000*	73.14	43.88
6001-7000	76.80	46.07

टिप्पणी:- ऊपर यथा दर्शाई गई संवर्धनात्मक अधिकतम दरें परिगणित करने के लिए, आधार दर प्रथम हजार टन के लिए 105 प्रतिशत तक बढ़ाई गई थी। यही कार्यपद्धति 7000 टन से अधिक के लिए दर परिगणित करने के लिए भी अंगीकृत की जानी चाहिए। इसी तरह, 5000 टन से कम कार्यनिष्पादन के लिए अधिकतम दरें तदनुसार आधार दर में कटौती करते हुए परिगणित की जानी चाहिए।

ख) अन्य:-

औसत दैनिक क्रेन निष्पादन मीट्रिक टन	ग्रेब के साथ एचएमसी के लिए दर/प्रति टन ₹ में	
	विदेशी पोत	तटीय पोत
2750 – 3749	111.23	66.74
3750*	117.09	70.25
3751-4750	122.94	73.77

टिप्पणी: ऊपर यथा दर्शाई गई संवर्धनात्मक अधिकतम दरें परिगणित करने के लिए, आधार दर प्रथम हजार टन के लिए 105 प्रतिशत तक बढ़ाई गई थी। यही कार्यपद्धति 4750 टन से अधिक के लिए दर परिगणित करने के लिए भी अंगीकृत की जानी चाहिए। इसी तरह, 2750 टन से कम कार्यनिष्पादन के लिए अधिकतम दरें तदनुसार आधार दर में कटौती करते हुए परिगणित की जानी चाहिए।

टिप्पणी:

(i) औसत वर्ष-दिवस आउट पुट की गणना के लिए सूत्र निम्नवत है:

एचएमसी द्वारा कुल परिमाण लडाई/उतराई

----- X 24 घंटे

पोत से शुरू होने से पूरा होने तक लिया गया कुल समय

(ii) कार्गो की लदाई/उतराई के शुरू होने से पूरा होने तक पोत के लिए औसत वर्ष-दिवस आउटपट के अनुसार, क्रेन किराया प्रभार की उपयुक्त दर लादे/उतारे गए कार्गो की पूण मात्रा के लिए पत्तन उपयोक्ताओं से वूसली के लिए चुनी जाएगी।

(iii) यदि एक एचएमसी दूसरे एचएमसी या ईएलएल क्रेन/क्रेनों के साथ कार्य करता है तो क्रेन के लिए वर्ष-दिवस आउटपुट एचएमसी के लोड मीटर द्वारा यथा प्रतिवेदित मात्रा के आधार पर निर्धारित की जाएगी।

(iv) पोत के वर्ष छोड़ने तक एक घंटे से अधिक समय के लिए क्रेन की खराबी की स्थिति में, एचएमसी द्वारा प्रहस्तित मात्रा खराबी से पहले लादे गए/उतारे गए कार्गो को क्रेन कार्य घंटों से विभाजित और 24 घंटे से गुणित करते हुए निर्धारित किया जाएगा।

(v) एचएमसी पर अनारोप्य कारणों से एक बार में दो घंटों से अधिक के लिए एचएमसी के परिचालन को रोकने के मामले में, पोत में क्रेन परिचालन के कुल समय की गणना करते समय क्रेन के लिए उपर्युक्त भृता स्वीकृत किया जाएगा। 2 घंटे से कम के लिए एचएमसी के रुकने को उपर्युक्त प्रयोजन के लिए विचार नहीं किया जाएगा। एचएमसी पर आरोप्य ठहराव के लिए कोई भृता स्वीकृत नहीं किया जाएगा। एचएमसी की गणना के दौरान लदाई/उतराई परिचालनों में सभी ठहराव दैनिक पोत कार्य निष्पादन रिपोर्ट में टीपीटी अधिकारियों द्वारा अथवा टीपीटी द्वारा नामित किसी अन्य अभिकरण द्वारा प्रमाणित किया जाना अपेक्षित है।

(vi) यदि पोत का स्थानांतरण एचएमसी की खराबी/गैर-कार्य निष्पादन की वजह से जरूरी हो जाता है तो वर्ष से लंगरगाह तक पोत का स्थानांतरण प्रभार रु. 1,00,000/- (रुपए एक लाख केवल) के जुर्माने के अलावा क्रेन प्रचालक से वसूल किया जाएगा। ऐसे वसूल किए गए स्थानांतरण प्रभार पोत के एंजेंट को वापिस किए जाएंगे जबकि जुर्माना पत्तन द्वारा रखा जाएगा।

(vii) औसत आउटपुट पर विवाद की स्थिति में, पत्तन न्यास का निर्णय अंतिम और बाध्यकारी होगा।

5. उपर्युक्त अनुसूची (2), (3) और (4) के लिए सामान्य टिप्पणी :

(i) प्रशुल्क सीमा में 1 जनवरी, 2016 और प्रासंगिक वर्ष की प्रथम जनवरी के मध्य थोक मूल्य सूचकांक(डब्ल्यूपीआई) के उतार चढ़ाव के 60% की सीमा तक सूचकांकित वृद्धि की जाएगी। प्रशुल्क सीमा का यह स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष की पहली अप्रैल से आगामी 31 मार्च तक लागू रहेगी।

(ii) वाणिज्यिक प्रचालन (सीओडी) की तारीख से उसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक, प्रशुल्क सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क तक सीमित किया जाएगा जो अधिकतम होगा। उपर्युक्त संदर्भ प्रशुल्क 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के उपर्युक्त पैरा 2.2 में यथा दिए गए अनुसार सूचकांकन के आधार पर प्रत्येक वर्ष स्वतः ही संशोधित किया जाएगा जो पूरी लाइसेंस अवधि के लिए लागू होगा।

तथापि लाइसेंस धारक, आगामी वित्तीय वर्ष से कम से कम 90 दिन पूर्व प्रासंगिक वर्ष के सूचकांकित प्रशुल्क से ऊपर, प्रचालन के दूसरे वर्ष से आगे कार्य निष्पादन मानकों ("कार्यनिष्पादन संबंधी प्रशुल्क") सहित प्रशुल्क प्रस्तावित करने के लिए स्वतंत्र होगा। ऐसा कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क, उस प्रासंगिक उस वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क के 15 प्रतिशत से अधिक नहीं होगा(और यह प्रशुल्क सीमा होगी) कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क अगले वित्तीय वर्ष के प्रथम दिन से संपूर्ण वित्तीय वर्ष के लिए लागू होगा।

(iii) टीएमपी को प्रस्तुत किए जाने वाले प्रस्ताव के साथ लाइसेंस करार में यथा शामिल पिछले 12 माह अथवा प्रचालन के प्रथम वर्ष में प्रचालन के महीनों की वास्तविक संष्ठा जैसी भी स्थिति हो, में कार्य निष्पादन मानकों की उपलब्धि दर्शाते हुए परियोजना के रियायत करार के अधीन नियुक्त किए गए स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त प्रमाणपत्र जमा किया जाएगा।

(iv) प्रस्ताव के प्राप्त होने पर, टीएमपी प्राप्ति के 7 दिनों के भीतर, 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देश के पैरा-5 में दी गई रूपरेखा के अनुसार कार्य निष्पादन मानकों की उपलब्धि पर महापत्तन न्यास के विचार मांगेगा।

(v) लाइसेंस धारक द्वारा पिछले 12 माह में लाइसेंस करार में शामिल निष्पादन मानकों के पूरा न किए जाने की स्थिति में, टीएमपी आगामी वित्तीय वर्ष के लिए कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क अधिसूचित करने के प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और लाइसेंस धारक केवल आगामी वित्तीय वर्ष के लिए लागू सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क के लिए हकदार होगा।

(vi) महापत्तन न्यास के विचारों पर विचार करने के पश्चात, यदि टीएमपी इस बात से संतुष्ट होता है कि रियायत करार में यथा शामिल किए गए कार्य निष्पादन मानक पूरे किए गए हैं तो यह आगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से लागू किए जाने के लिए 15 मार्च तक कार्य निष्पादन संबंधित प्रशुल्क अधिसूचित करेगा।

(vii) कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क के लिए प्रस्ताव पर विचार करते समय, टीएमपी कार्य निष्पादन मानक और लाइसेंस धारक द्वारा इनके अनुपालन की जांच करेगा। टीएमपी लाइसेंस धारक द्वारा कार्य निष्पादन मानकों के पूरा किए जाने अथवा अन्यथा के आधार पर कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क प्रस्ताव को स्वीकार या अस्वीकार करने पर निर्णय लेगा। सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क और कार्य निष्पादन से सम्बद्ध प्रशुल्क 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के साथ संलग्न परिशिष्ट में दर्शाए गए उदाहरण के अनुसार होंगे।

(viii) प्रचालन के तीसरे वर्ष से, लाइसेंस धारक से प्राप्त कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क प्रस्ताव, स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा यथा प्रमाणित पिछले 12 माह की अवधि में कार्य निष्पादन मानक अर्जित करने पर टीएमपी द्वारा स्वतः ही अधिसूचित किया जाएगा। लाइसेंस धारक, तीसरे वर्ष से आगे कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क के लिए 1 मार्च तक स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त उपलब्ध प्रमाण पत्र के साथ कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क प्रस्ताव पेश करेगा और प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष से प्रभावी कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा।

अनुबंध -III

नार्थ कार्गो बर्थ – IV पर डीबीएफओटी आधार पर कंटेनर और क्लीन कार्गो के प्रहस्तन के लिए निष्पादन मानक

1. सकल बर्थ आउटपुट:

कंटेनरों के मामले में, क्रेन की दर पोत पर लदान करने/उतारने टीईयू को लिफ्ट से पोत पर लादने/उतारने की कुल संख्या को व्यतीत क्रेन समय से विभाजित करके आकलन किया जाएगा। कुल आवंटित क्रेन घंटों में से घटाए गए प्रचालन और गैर-प्रचालन विलम्बों के पश्चात बचा समय व्यतीत क्रेन समय होता है। कंटेनरों के लिए सकल बर्थ आउटपुट से संबंधित मानदण्ड निम्नानुसार हैं:

कंटेनर	मानदण्ड
प्रमुख लाइन पोत	25 फेरे प्रति घंटे/प्रति क्रेन
पोषक पोत	22 फेरे प्रति घंटे/प्रति क्रेन

टिप्पणी:- निर्धारित निष्पादन मानक को पूरा करने में कमी के मामले में भारित मान- 50% क्लीन कार्गो

कार्गो(ब्रेक बल्क)	मानदण्ड
स्टील एवं डिब्बा बंद कार्गो	6400 टन/प्रति दिन
अन्य	4000 टन/प्रति दिन

एचएमसी का उपयोग करते हुए ब्रेक बल्क क्लीन कार्गो के लिए, रियायतग्राही 90% प्रति क्रेन प्रति मास की न्यूनतम गारंटीयुक्त उपलब्धता के संबंध में बिना शर्त गारंटी देगा।

(2) ट्रांजिट भण्डारण रहने की अवधि:

कंटेनर:

किसी कंटेनर के लिए ट्रांजिट भण्डारण रहने की अवधि से तात्पर्य होगा कुल अवधि, जिसके दौरान कंटेनर टर्मिनल में मौजूद रहता है। कंटेनरों के लिए ट्रांजिट भण्डारण रहने की अवधि का आकलन एक औसत के रूप में किया जाएगा और उस टर्मिनल में मास के दौरान प्रहस्तित प्रत्येक कंटेनर के ट्रांजिट भण्डारण का योग होगा, जिसे कंटेनरों की संख्या से विभाजित किया गया हो। इसे और अधिक इस प्रकार स्पष्ट किया जा सकता है - पोत से किसी कंटेनर की उत्तराई होने की तारीख और अवधि जब तक कि उक्त कंटेनर टर्मिनल के बाह्य द्वार से बाहर नहीं चला जाता, आयात बाक्स के लिए कुल ट्रांजिट भण्डारण अवधि है। निर्यात के मामले में, समय और तारीख जब से कंटेनर टर्मिनल में प्रवेश करता है, पोत पर उसे लादे जाने के समय और तारीख भण्डारण अवधि होगा। प्रत्येक कंटेनर आईसीडी कंटेनरों सहित, के संबंध में उत्तराई के समय, द्वार से प्रवेश और द्वार से बाहर और लदान का हिसाब-किताब रखने की जरूरत होती है।

कंटेनर	मानदण्ड
टर्मिनल पर आयात	2 दिन
टर्मिनल पर निर्यात	4 दिन

निर्धारित निष्पादन मानक प्राप्त करने में कमी के मामले में भारित मान - 25%

3. **प्राप्ति/सुपुर्दगी प्रचालन के लिए टर्नअराउण्ड अवधि:**

प्राप्ति/सुपुर्दगी प्रचालन के लिए कार्गो को लादने/उतारने में लगने वाले समय के योग को एक मास में नियोजित ट्रैलरों/रैकों, जैसी भी स्थिति हो, की संख्या से विभाजित करने पर प्राप्त अवधि टर्नअराउण्ड अवधिहोगी। इसके अलावा, टर्मिनल में एकल प्रविष्टि पर ट्रैलर/रैक दोनों से उतारने/लादने के कार्य किए जाने के मामले में, आवंटित समय इन ट्रैलरों/रैकों के लिए दोगुना होगा।

कंटेनर	मानदण्ड
(i) कंटेनर के लिए ट्रैलर (एकल प्रचालन)	2 घंटे
(ii) कंटेनर के लिए ट्रैलर (दोहरा प्रचालन)	4 घंटे
(i) आईसीडी कंटेनर के लिए रेक (एकल प्रचालन)	6 घंटे
(ii) आईसीडी कंटेनर के लिए रेक (दोहरा प्रचालन)	12 घंटे

निर्धारित निष्पादन मानक प्राप्त करने में कमी के मामले में भारित मान - 25%

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 3rd November, 2016

No. TAMP/36/2016-VOCPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the V.O. Chidambaranar Port Trust for fixation of Reference Tariff for development of North Cargo Berth-IV for handling Container and Clean Cargo under PPP mode on DBFOT basis at the VOCPT as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports

Case No. TAMP/36/2016-VOCPT

V.O. Chidambaranar Port Trust

Applicant

ORDER

(Passed on this 02nd day of September 2016)

This case relates to the proposal dated 30 June 2016 received from the V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) for fixation of Reference Tariff for development of North Cargo Berth-IV for handling Container and Clean Cargo under PPP mode on DBFOT basis at the VOCPT.

2. The main submissions made by the VOCPT in the proposal are summarized below:

- (i) The North Cargo Berth-IV with the estimated traffic of 9.15 MTPA to handle Thermal Coal (7.36 MTPA) and Copper Concentrate (1.79 MTPA) was tendered and awarded to M/s. Transstroy Private Ltd., Due to issue relating to Concession Agreement and as the party did not comply with conditions precedent the award has been terminated with the approval of Competent Authority.

(ii) A fresh study has been undertaken through M/s. WAPCOS (Govt. of India Undertaking, Gurgaon) and in the feasibility report it has been suggested that the NCB-IV may be earmarked for handling of Container and clean cargo with capacity of 8.62 MTPA. The process of obtaining the SFC clearance is initiated and is being submitted to Ministry shortly.

(iii) In this background, a proposal for fixation of Reference Tariff for the above berth to handle containerized cargo and clean cargo is submitted to the Authority for sanction.

(iv) The port has estimated the Optimal Capacity of the Terminal of 0.6 Million TEUs for containers and 2.32 Million Tonne per Annum (MTPA) for clean cargo viz. break bulk cargo and other cargo as given below:

(a) **Optimal Capacity for container handling by Gantry Crane:**

(i) **Optimal Quay Capacity:** The annual optimum quay capacity is determined as 0.60 MTEU per annum by considering following parameters:

Sl. No.	Parameters	Values suggested by Port
A	Number of Gantry Cranes for work in a year	3
B	Number of Working Hours of Gantry Cranes in a year	8760 (24 x 365= 8760)
C	Average Number of moves per gantry Crane (moves/hour)	25
D	TEU Ratio	1.3
E	Optimal Capacity ratio	70%
Optimal quay capacity = $3 \times 25 \times 8760 \times 1.3 \times 70\% = 597870$ TEUs = 0.60 MTEU		

Optimal stack yard capacity: The optimum stack yard capacity for container is determined as 0.65 Million TEUs per annum as tabulated under:

Sl. No.	Parameters	Norms	Values suggested by Port
G	Total Ground Slots in TEU	720 TEUs/ ha	360 TEUs/ ha
H	Average Stack Height	2.5	3.0
P	Period in Number of Days	365 days	365 days
S	Surge factor	1.3	1.3
D	Average Dwell Time	4 days for Export 3 days for Import	3 days
	Total Available Area		10 ha*
Optimal Yard capacity = 613200 TEU = 0.6 Million TEUs			

* 6.0 ha reclaimed land is already available with VOCPT near cooling channel and remaining 4.0 ha will be made available after reclaiming area adjacent to the already reclaimed land.

(iii) The optimal capacity for container handling is considered as lower of the two capacities i.e. 0.6 lakh TEUs

(b) **Optimal capacity for handling Break Bulk cargo by Harbour Mobile Crane** based on the norms prescribed in the TAMP order No.TAMP/16/2010-TPT dt.23.7.2010 for upgradation of Mechanical Handling Infrastructure:-

Sl. No	Parameters	Break bulk cargo
I.	Handling rate for Break Bulk cargo	6000 Tonnes/day
II	Cargo handling rate in tonnes/hour (Sl.No.I/(24 hours*70% utilization Norm)	357
III	Working hours per annum	4000 hours
	Optimal capacity of HMC (Sl. No.II*III)	1428000 1.42MMTPA

Sl. No	Parameters	Other cargo
I.	Handling rate for other cargo	3750 Tonnes/day
II	Cargo handling rate in tonnes/hour (Sl.No.I/(24 hours*70% utilization Norms)	223
III	Working hours per annum	4000 hours
	Optimal capacity of HMC (Sl. No.II*III)	892000 0.89MMTPA

[Subsequently, the port has furnished revised optimal capacity for handling break bulk cargo and other cargo which is brought out in the subsequent paragraphs.]

(v) The port has furnished details of equipment proposed for Container handling and one no. of 120 T HMC for handling Clean cargo.

(vi) The total capital cost of the project is estimated at ₹515.18 crores of which ₹84.45 crores is for berthing services, ₹430.73 crores is towards Container handling and Clean cargo handling.

(vii) The provisions of the Reference Tariff Guidelines, 2013 have been examined and it is found that the upfront tariff prescribed by this Authority vide Order No.TAMP/34/2008-TPT dated 16 October 2008 for VIII Berth Container Terminal at VOCPT is found suitable in respect of tariff for container handling operations for this project by applying relevant WPI of 35.08%.

(viii) As regards clean cargo, the tariff approved by this Authority for 100 T Harbour Mobile Crane (HMC) vide Order No. TAMP/16/2010-TPT dated 23 July 2010, is found suitable for adoption after considering applicable WPI of 25.67%. Among clean cargo also, it is assumed that 80% break bulk cargo and remaining 20% cargo will be other cargo viz., Machineries, Granite etc., The handling rate for break bulk at 6,000 MT per day and 3,750 MT per day for other cargoes is considered as per the TAMP order dated 23 July 2010 of HMC approved earlier.

(ix) As far as the berth hire charges is concerned, the Berth which was already constructed by the port was given to PPP operator and berth hire charges to be levied and collected by PPP operator is not available for adoption. Therefore, the tariff for the same is not available in the VIII berth upfront tariff. Hence, the tariff for berth hire charges is proposed separately and worked out based on the total revenue requirement in respect of berthing activity in the ratio is 3:1 for the container vessel and other clean cargo vessel respectively since out of total 400 Mtr. Quay length 300 mtr will be utilized for handling container vessel with the deployment of 3 Nos. of RTGS crane and remaining 100 mtr. Quay length will be utilized for handling clean cargo through one number of 120T HMC.

(x) The capital cost, operating cost and Annual Revenue Requirement (ARR) estimated for berthing service by VOCPT is given below:

Sl. No.	Particulars	Estimates
(i)	Capital Cost for Calculation of Berth Hire	₹ in crores
	Cost for construction of berth	75.00
	3% Contingencies and 7% Supervision charges on Base cost	7.50
	Work contract tax (4% on 65% of civil Base cost	1.95
	Total Capital Cost for Calculation of Berth Hire	84.45
(ii)	Operating Cost for calculation of Berth hire	₹ in lakhs
	a) Repairs and Maintenance cost (1% of construction of berth ₹8485 lakhs)	84.45
	b) Depreciation (3.34% of ₹8485 lakhs)	282.06
	c) Insurance (1% of ₹8485 lakhs)	84.45
	Total Operating cost for calculation of Berth hire	450.96
	Berth hire charges	
	Revenue Requirement	(₹ in Lakhs)
	(a) Total Operating cost	450.96
	(b) Return on Capital Employed @ 16% on gross fixed assets	1,351.20
	Total Revenue Requirement for Berth hire charges	1,802.16

The total revenue requirement estimated for berthing services at ₹18.02 crores is apportioned i.e. ₹13.52 (3/4th) crores for container handling vessels and remaining 1/4th i.e., ₹4. 50 crores for clean cargo handling vessels. Based on the above, and arrival pattern of vessel in the past years in respect of average GRT and Parcel size, the berth hire is worked out following Upfront Tariff Guidelines 2008. The VOCPT has furnished detailed calculation in support thereof. The berth hire rate proposed by VOCPT is given below:

Berth Hire Charges

Sl. No.	Vessels	Unit	Foreign (In ₹)	Coastal (In ₹)
1	Container vessels	Rate Per GRT/hr or part thereof	0.34	0.20
2	Clean cargo vessels	-do-	0.28	0.17

(xi) Performance Standards are as envisaged in the tariff order for 8th berth Container Terminal and HMC Order approved on 16 October 2008 and 23 July 2010 respectively. The performance standards along with the conditions proposed by the VOCPT are as given below:

(a) Gross Berth Output:

In the case of containers the crane rate shall be measured by dividing total number of TEUs lifted on/off from ships by the elapsed crane time. The elapsed crane time is the total allocated crane hours less operational and non-operational delays.

The norms for Gross Berth Output for Containers are as follows:

CONTAINER	NORMS
Main line vessels	25 moves per hour
Feeder vessels	17 moves per hour

Note:- Weightage in case of a shortfall in meeting the prescribed performance standard - 50%

Cargo (Break Bulk)	Norms
Steel & Bagged cargo	6000 T/day
Others	3750 T/day

For break bulk clean cargoes using HMC, concessionaire shall unconditionally guarantee the Minimum Guaranteed Availability of 90% per crane per month.

(b) **Transit Storage Dwell Time:**

Containers:

The Transit Storage Dwell Time for a container shall mean the total time during which the container remains in the terminal. The Transit Storage Dwell Time for containers shall be calculated as an average and shall be the sum of the transit storage of each container handled during the month at that terminal divided by the number of containers. To further clarify, the date and time a container is discharged from the vessel till the said container leaves the out - gate of the Terminal, is the total transit storage time for import box. In case of export the time and date from which the container enters the terminal till the time and date it is loaded on to a vessel will be the storage time. The details of time of discharge, gate-in, gate-out and loading need to be maintained in respect of each container including ICD containers.

CONTAINER	NORMS
Import at Terminal	4 days
Export at Terminal	2 days

[The Port has subsequently furnished modified Performance Standards for Transit storage time of containers which is brought out in subsequent paragraph.]

Weightage in case of a shortfall in meeting the prescribed performance standard - 25%

(c) **Turnaround Time for receipt/delivery operation:**

The Turnaround Time for receipt/delivery operation shall be the sum of time taken for loading/unloading of cargo divided by the number of trailers/rakes deployed, as the case may be, in a month. Further, in case the trailer/rake does both unloading and loading operations on a single entry into the terminal, the time allocated shall be doubled for those trailers/rakes.

SL.NO	CONTAINER	NORMS
(i)	Trailer for container (single operation)	2 hours
(ii)	Trailer for container(double operation)	4 hours
(i)	Rake for ICD container(Single operation)	6 hours
(ii)	Rake for ICD container (Double operation)	12 hours

Weightage in case of a shortfall in meeting the prescribed performance standard - 25%.

(d) **Performance Evaluation and calculation of liquidated damages for container handling:**

Performance evaluation shall be made on a quarterly review of the reports furnished by the Concessionaire and/or the records of the Concessionaire and/or by an enquiry by the Concessioning Authority. The Concessionaire shall be liable to pay liquidated damages determined at the rate of 1% (one per cent) of the Gross Revenue of the respective quarter for every shortfall of 10% (ten per cent) in the average performance which shall be assessed in the following manner.

Each Performance Standard is calculated as an average in the manner indicated above. The actual average performance vis-à-vis a standard will be evaluated against the prescribed

standard. The shortfall will be computed as a percentage of the prescribed standard. The shortfall in respect of each performance standard will have a weightage assigned to it. The overall shortfall in average performance shall be assessed as the aggregate of the weighted shortfalls in respect of each of the performance standards. For example, if there is a shortfall in Gross Berth Output by x%, Transit Storage Dwell Time by y% and Turn round time for receipt/delivery operations by z% and the weightage assigned to such shortfalls is 0.7, 0.2 and 0.1 respectively, then the overall shortfall in average performance will be $(0.7x + 0.2y + 0.1z)\%$.

(e) Performance Evaluation and calculation of liquidated damages for handling clean cargoes:

(i) Penalty if Minimum Guaranteed Availability is not achieved

Since the hire of crane is based on tonnage, 25% of revenue share applicable to shortfall in working hours below 90% multiplied by normative tonnage (lowest tonnage among various cargo groups) and multiplied by the rate applicable for normative tonnage under the head “Foreign” will be collected as penalty.

(ii) Penalty if the Minimum Guaranteed Efficiency is not achieved

Penalty will be levied for the short fall in the Minimum Guaranteed Efficiency at a rate of 25% of the revenue share corresponding to the short fall in the tonnage multiplied by the rate applicable for normative tonnage under the head “Foreign”.

3.1. The Ministry of Shipping (MOS) under cover of its letter No.PR-14019/16/2012-PG dated 31 July 2013 has issued ‘Guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013 under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963 on 31 July 2013. In compliance of the policy directives issued by the (MOS) under Section 111 of the MPT Act, 1963, the said Guidelines were notified vide Notification No. TAMP/18/2013-Misc. in the Gazette of India on 8 August 2013, vide Gazette no.214. The said Guidelines were made effective from 31 July 2013.

3.2. (i) Clause 2.2 of the said Tariff Guidelines of 2013, which is relevant, in this case is reproduced below:

“The Reference Tariff (“the Reference Tariff”) for each commodity/ category of commodities and each service/ category of service or combination of service or services, as the case may be, shall be determined by TAMP for each Port based on a proposal from the concerned major Port. Such proposal shall contain the proposed Reference Tariff and “Performance Standards”. The Reference Tariff will be the highest tariff fixed for that commodity in the concerned major Port Trust under the 2008 Tariff Guidelines. While adopting the highest tariff, the base rate set under the Tariff Guidelines, 2008 shall be escalated to the extent of 60% of WPI per annum, as provided in the said guidelines for the period between 1st January of the year in which the said tariff was originally notified and 1st January of the subsequent relevant year when the Reference Tariff for the particular project in question is being notified. On receipt of the proposal, TAMP shall notify the Reference Tariff and Performance Standards within 15 days of receipt.”

(ii) From the aforesaid proposal of VOCPT , it is seen that the VOCPT has proposed the development of existing North Cargo Berth-IV (NCB-IV) to enable handling Container and clean cargo under PPP mode on DBFOT basis at VOCPT.

3.3. In respect of handling charges and storages charge for container handling operations, the VOCPT has proposed to adopt the upfront tariff fixed for Berth No.VIII for container terminal approved by this Authority vide Order No.TAMP/34/2008-TPT dated 16 October, 2008 at VOCPT applying applicable indexation of 35.08%. For handling clean cargo using HMC of 120T proposed for deployment at the NCB-IV, the VOCPT has proposed handling charges adopting the upfront hire charges of 100T HMC approved by this Authority vide Order No.TAMP/16/2010-TPT dated 23 July 2010, after applying applicable escalation factor of 25.67%. With regard to berth hire charges, the VOCPT has proposed separate tariff based on capital cost of construction of berth no.NCB-IV and considering the vessel parameters of the proposed berth.

4.1. On the scrutiny of the proposal, the VOCPT was requested vide our letter dated 19 July 2016 to furnish information/clarifications on a few points. The VOCPT has, vide its email dated 26 July 2016, responded with revised berth hire calculation and revised performance standards for break bulk cargo. However, since there was still some inconsistency found in the revised berth hire calculation furnished by VOCPT vide its email dated 26 July 2016, the same was pointed out vide our letter dated 5 August 2016. The VOCPT in response has furnished revised berth hire

calculation for container handling and has furnished revised Performance Standards vide its email dated 8 August 2016. A summary of the information/clarification sought by us and response of VOCPT thereon is tabulated below:

Sl. No.	Information/Clarification sought by us	Information/clarification furnished by VOCPT						
(i)	<u>Charges for Break bulk and other cargo using 120T HMC</u> (a) The proposal of VOCPT at para 9 under Serial No. 2. Project Specifications states that the port proposes deployment of one number of 120 Tonne Harbour Mobile Crane (HMC) for handling of clean cargo. Whereas, the upfront tariff adopted by VOCPT is of 100 Tonne HMC approved by the Authority vide Order No.TAMP/16/2010-TPT dated 23 July 2010. The proposed tariff of ₹73.14/tonne for (foreign) for break bulk cargo is with reference to benchmark performance of 6000T/ day and ₹117.09/tonne proposed for (foreign) other cargo is with reference to benchmark performance of 3750 T/day. The proposed corresponding rate for benchmark performance is of 100T HMC. Undisputedly, 120 Tonne HMC proposed to be deployed can achieve higher productivity. Therefore, VOCPT to justify the proposed adopted rate of 100T HMC benchmarked with the lower performance level of 100T HMC.	In the order No. TAMP/50/2011-VOCPT dt.19.01.2012, Gazette No.65 dt. 14.03.2012 vide para No.9.4 TAMP stated that tariff linked to productivity will automatically take care of the differences in the capacity, as a higher capacity crane is expected to return a better productivity in terms of handling rate. Hence the tariff fixed in the Order No.TAMP/16/2010-TPT dated 23.07.2010, Gazette No.201 dated 12.08.2010 is considered for the present proposal of deployment of 120 Tonne Harbour Mobile Crane for avoiding the difference in the tariff in the same Port for the same operation.						
	(b) The port may also confirm that at the proposed rate adopted by the port for 100T HMC, the BOT operator will be in a position to meet the revenue requirement for 120 Tonne HMC which is proposed to be deployed in this project, instead of 100 Tonne HMC.	It is confirmed that the Proposed rate for the 120 Tonne HMC will meet out the revenue requirement since the operator will collect charges in the higher slab according to the performance of 120 Tonne HMC as indicated in the upfront tariff order on Up-gradation of mechanical handling equipments (HMC 2 Nos. of 120 Tonne each) in VOCPT.						
(ii)	<u>Performance Standards</u> (a) The VOCPT has proposed Performance Standards of 6000T/ hour for steel and bagged cargo and 3750 T/day for other cargo. The proposed performance standards is the performance standards approved by the Authority for 100T HMC. Undisputedly, 120 Tonne HMC proposed to be deployed can achieve higher productivity. Therefore, prescription of performance standards relevant for 100T HMC to 120T HMC is a mismatch. As the VOCPT may be well aware, as per clause 2.9 of the Reference Tariff Guidelines of 2013, the BOT operator is entitled for 15% Performance Linked Tariff hike for achievement of performance as per clause 2.9 of the said guidelines. The port may review its proposal in the light of the above observation on mismatch in the performance standard. It may be examined how far it is justifiable to allow the BOT operator to reap the benefit of 15% hike in tariff for achievement of lower performance standard with a higher capacity crane. Review of performance standards may also entail review of the rate for the corresponding performance standards.	The performance standards for the Proposed HMC may be adopted as per the Order No.TAMP/11/2016-KPT dated 30 March 2016 is as follows :- <table border="1"> <thead> <tr> <th>Cargo (Break Bulk)</th> <th>Norms</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Steel & Bagged cargo</td> <td>6400 T/day</td> </tr> <tr> <td>Others</td> <td>4000 T/day</td> </tr> </tbody> </table> <p>[The berth hire calculation is also revised by the VOCPT adopting the above improved handling rate for 120T HMC.]</p>	Cargo (Break Bulk)	Norms	Steel & Bagged cargo	6400 T/day	Others	4000 T/day
Cargo (Break Bulk)	Norms							
Steel & Bagged cargo	6400 T/day							
Others	4000 T/day							

	<p>(b) With reference to point (i) (a) above and (ii) (a) above, reference is drawn to Order No.TAMP/11/2016-KPT dated 30 March 2016 recently passed by the Authority for 124 tonne HMC at KPT following the principles 2008 guidelines. The port may explore the possibility to adopt the rate approved for 124 tonne HMC at KPT with corresponding Performance Standards as the HMC proposed for deployment at VOCPT is also of closer to similar capacity.</p>	<p>The tariff fixed in the Order No. TAMP/16/2010-TPT dated 23.07.2010, is considered for the present proposal of deployment of 120 Tonne Harbour Mobile Crane to avoid the difference in the tariff in the same Port at different berths for the same type of cargo. Further the equipments proposed in the Kandla Port Trust order is different from the present proposal like additional two grabs (45Tonne) and Power Booster. Besides, the Annual Revenue Requirement in KPT order is distributed among dry bulk, break bulk and other cargo. This is not similar to current port's proposal to handle clean cargoes alone. Hence the proposal of the Port to adopt the rate for HMC fixed by the Authority in Order notified vide Gazette No.201 dated 12.8.2010 distinctly for Dry Bulk, Break bulk (steel& bagged cargo and others) is found appropriate.</p>																		
	<p>(c) The fulcrum of the Reference Tariff Guidelines is to reward the BOT operator for achievement of predetermined Performance Standards.</p> <p>Though the VOCPT envisages Performance Standards as per Tariff order for the 8th Container Terminal and the Tariff order relating to HMC, the provision regarding Performance Linked Tariff as prescribed under the tariff guidelines of 2013 has not been proposed by the VOCPT.</p>	<p>Provisions as furnished in general notes to Schedule (2) to (4)</p>																		
(iii)	<u>Berth Hire Charges:</u>																			
	<p>(a) The port to furnish the working for optimal capacity calculation for containers at 6 lakhs TEUs/ annum and break bulk and other cargo at 14,18,025 tonnes/ annum considered in the berth hire calculation.</p>	<p>Optimal Quay Capacity for containers is as tabulated under:-</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Sl. No.</th> <th>Parameters</th> <th>Values suggested by Port</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A</td> <td>Number of Gantry Cranes deployed for work in a year</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>B</td> <td>Number of Working Hours of Gantry Cranes in a year</td> <td>(24 x 365= 8760)</td> </tr> <tr> <td>C</td> <td>Average Number of moves per gantry Cranes (moves/hour)</td> <td>25</td> </tr> <tr> <td>D</td> <td>TEU Ratio</td> <td>1.3</td> </tr> <tr> <td>E</td> <td>Optimal Capacity ratio</td> <td>70%</td> </tr> </tbody> </table> <p>Optimal quay capacity = A X B X C X D X E = 597870 TEUs = 0.60 MTEU</p> <p>Optimal capacity of break bulk and other cargo is as follows:-</p>	Sl. No.	Parameters	Values suggested by Port	A	Number of Gantry Cranes deployed for work in a year	3	B	Number of Working Hours of Gantry Cranes in a year	(24 x 365= 8760)	C	Average Number of moves per gantry Cranes (moves/hour)	25	D	TEU Ratio	1.3	E	Optimal Capacity ratio	70%
Sl. No.	Parameters	Values suggested by Port																		
A	Number of Gantry Cranes deployed for work in a year	3																		
B	Number of Working Hours of Gantry Cranes in a year	(24 x 365= 8760)																		
C	Average Number of moves per gantry Cranes (moves/hour)	25																		
D	TEU Ratio	1.3																		
E	Optimal Capacity ratio	70%																		

		Working furnished in the Application dt.30.6.2016	Revised working as per Sl.No.ii (a)
	Handling rate of Brake bulk cargo per day	6000 Tonnes/day	6400 Tonnes/day
	Handling rate of other cargo per day	3750 Tonnes/day	4000 Tonnes/day
	Ratio of Break bulk cargo	80%	80%
	Ratio of other cargo	20%	20%
	Optimal capacity	0.70X (0.80X6,000) + (0.20X3,750)X3 65 =14,18,025 Tonnes	0.70 X (0.80X6,400)+(0.20 X4,000)X 365 = 15,12,560 Tonnes
(b)	As per the norms prescribed in the 2008 guidelines, the handling rate is 25/moves/hour quay crane. Explain the basis of considering the container handling productivity at 1638 TEUs/day with detailed working. Confirm that it is as per the handling rate norm of 25 TEUs per hour/quay crane prescribed in the 2008 guidelines.	The basis of considering the container handling productivity at 1638 TEUs/day is as follows :- Number of Gantry Cranes to be deployed - 3 Productivity per day = 3 X 25 moves/hr X 24hrs X 1.3 X 0.7 = 1638 TEUs/day It is confirmed that the handling rate is as per the norms of 25 TEUs per hour/quay crane as prescribed in the 2008 Guidelines	
(c)	The handling rate for break bulk and other cargo considered in the berth hire calculation to be reviewed in the light of our observation at point (ii)(a) above.	The handling rate for break bulk cargo and other cargo has been modified in the berth hire calculation is furnished.	
(d)	(i) As per the norms prescribed for berth hire calculation under 2008 guidelines, the number of days and number of hours at 70% utilisation comes to 255.5 days (i.e. 365 * 70%)/6123 hours (i.e. 365 * 24 * 70%) Whereas, the berth hire calculation for container vessels furnished by the VOCPT is for 365 berth days and number of berth hours at 8760. These parameters are not found as per the norms prescribed in the 2008 guidelines. The VOCPT is requested to re-look and make necessary correction to comply with the norms prescribed in the 2008 guidelines. For clean cargo, the berth hire calculation furnished by the port is for 265 berth days and for 6353 number of berth hours. The VOCPT to modify these parameters to be in line with the	The berth hire calculation for container vessels has been modified based on the 2008 guidelines. The berth hire for clean cargo calculated based on the actual parameters is also furnished.	

	<p>norms prescribed in 2008 guidelines in view of our observation at the above point.</p> <p>(ii) Since the revised calculation of Berth Hire furnished by VOCPT vide its letter dated 26 July 2016 was still found to be inconsistent, the following points were again brought out to VOCPT vide our letter dated 5 August 2016 with a request to response by return email:</p> <p>(a) The number of berth days and berth hours in the revised berth hire calculation of break bulk cargo and other cargo is 265 days and 6360 hours instead of 255.5 days and 6132 hours as per norms which is pointed out in our letter dated 19 July 2016.</p> <p>(b) Modified berth hire calculation for container vessels is not attached. While furnishing the working, the port to ensure that the working days and working hours are 255.5 days (i.e 365 days X 70%) and 6132 hours (365 days X 70% X 24 hours) as against 366 working days considered by VOCPT in its original proposal. The Performance Standards for container terminal may also be reviewed in line with the handling rate considered for berth hire calculation at 25 moves/crane/hour.</p>	[The VOCPT vide its email dated 8 August 2016 has furnished revised berth hire calculation for container vessel and revised Performance Standards which are brought it in subsequent paragraphs.]
	(e) The port has assumed 2 vessels; one of Container vessel (300 mtrs) and one of Clean cargo vessel (100 mtrs) can be berthed in the proposed NCB-IV. The port is requested to again confirm that two vessels can be handled, simultaneously at the proposed Berth length of 400 mtrs as assumed by the VOCPT for arriving at the berth hire calculation.	It is confirmed that if necessary two vessels can be handled simultaneously at the proposed berth length of 400 mtrs.
	(f) The share of foreign and coastal vessel in respect of container vessels and clean cargo vessels may be furnished.	100% foreign vessels in respect of containers and clean cargo is considered.
	(g) While arriving at the berth hire for coastal vessel, it is seen that the port has not considered the impact of coastal concessional rate in arriving at the foreign rate. That being so, the BOT operator will not be in a position to achieve the estimated Annual Revenue Requirement (ARR) from Berth Services. Therefore, the port to take into account the share of foreign vessel and coastal vessel and consider the impact of coastal concessional rate for coastal vessel for container and clean cargo while arriving at the proposed berth hire charges for foreign going vessels.	As stated above, 100% foreign vessels in respect of containers and clean cargo is considered, hence the consideration on impact of coastal concessional rate for coastal vessel for container and clean cargo does not arise.
(iv)	<u>Scale of Rates:</u>	
	(a) The port to propose suitable provision regarding Performance Linked Tariff as prescribed in the reference tariff approved for other PPP projects in line with the provisions in the tariff guidelines of 2013.	<p>The following notes are proposed as General Notes to schedule (2) to (4) relating to performance standards:</p> <p>(i) The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring</p>

	<p>between 1st January 2016 and 1st January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1st April of the relevant year to 31st March of the following year.</p> <p>(ii) From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire licence period.</p> <p>However, the Licensee would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the “Performance Linked Tariff”) from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap) The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.</p>	
(b)	<p>The VOCPT has proposed that berth hire charges will be levied by the BOT operator. That being so, the relevance of Condition No.(ix) proposed under “General Terms & Conditions” may be clarified. Prescription of the following provision appears to be appropriate.</p> <p>“No berth hire shall be levied for the period when the vessel idles at its berth for continuous one hour or more due to break down of terminal operator’s equipment or power or for any other reasons attributable to the terminal operator.”</p>	<p>The clause (ix) under “General Terms & Conditions” is to be replaced by the following :-</p> <p>“No berth hire shall be levied for the period when the vessel idles at its berth for continuous one hour or more due to break down of terminal operator’s equipment or power or for any other reasons attributable to the terminal operator.”</p>
(c)	<p>The relevance of each conditionality governing the application of rates may be reviewed</p>	<p>The relevance of each conditionality governing the application of rates has been reviewed and are included.</p>

4.2. As stated above, the VOCPT vide its email dated 8 August, 2016 has furnished revised berth hire calculation for container for 255 days instead of 366 days furnished by the port earlier. To summarise, the revised berth hire charge proposed by the VOCPT and the revised performance standards (revised for break bulk cargo) proposed by the VOCPT vide its email dated 26 July, 2016 are given below:

(i) **Revised Berth Hire proposed by VOCPT is as follows:**

For Container:

Particulars	Foreign-going Vessel (In ₹)	Coastal-going Vessel (In ₹)
Container Vessels	0.49	0.29
Clean Cargo Vessels	0.28	0.17

(ii) **Performance Standards:**

The norms for Gross Berth Output for Containers are as follows:

CONTAINER	NORMS
Main line vessels	25 moves per hour
Feeder vessels	22 moves per hour

Note:- Weightage in case of a shortfall in meeting the prescribed performance standard - 50%

Clean Cargo

Cargo (Break Bulk)	Norms
Steel & Bagged cargo	6400 T/day
Others	4000 T/day

For break bulk clean cargoes using HMC, concessionaire shall unconditionally guarantee the Minimum Guaranteed Availability of 90% per crane per month

[The other notes relating to performance standards are proposed to be retained as given in its original proposal and hence not reiterated].

4.3. In the SOR proposed by the port, the rate for using HMC was sought for Break bulk cargo and other cargo. Subsequently, the VOCPT vide its email dated 10 August 2016 has proposed to modify the nomenclature of cargo in the proposed SOR proposing rate of Break Bulk Cargo using HMC for (i) Steel and Bagged Cargo and (ii) Other Cargo. The proposed nomenclature is in line with the nomenclature of cargo for which Performance Standards are proposed and also in line with the adopted reference tariff Order.

4.4. Subsequently, the VOCPT vide its email dated 16 August 2016 has proposed to modify the Performance Standards of Transit Storage Dwell Time for containers as follows:

Container	Norms
Import at Terminal	2 days
Export at Terminal	4 days

5. With reference to totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i) This Authority had passed an Order No. TAMP/32/2011-VOCPT dated 19 January 2012 fixing upfront tariff for handling bulk cargo viz. Thermal Coal and Copper Concentrate at North Cargo Berth (NCB)-IV of the V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) based on the guidelines for upfront tariff setting for PPP Projects at Major Port Trust, 2008.
- (ii) As brought out in the earlier paragraphs, the project for NCB IV was tendered and awarded by the VOCPT to M/s. Transstroy Private Ltd. However, due to issue relating to Concession Agreement and as the party did not comply with conditions precedent the award, the VOCPT has reported that the Concession Agreement has been terminated with the approval of Competent Authority. Based on fresh study undertaken by the port and based on the feasibility report, the NCB-IV is now proposed to be earmarked for handling of Container and clean cargo viz. break bulk and other cargo. In this context, the port has filed the proposal seeking reference tariff under the tariff guidelines of 2013.

It can be seen from the factual position contained in this Order that the original proposal filed by the VOCPT dated 30 June 2016 was not in line with the provisions in the reference tariff guidelines. The gaps in their proposal were pointed out vide our letters dated 19 July 2016 and 5 August 2016. The port has responded vide its email dated 26 July 2016 and 8 August 2016 along with revised berth hire calculation. The last modification in the proposal was received from the VOCPT vide its email dated 16 August 2016. This case could be finalised only after the receipt of the requisite information/clarification and revised berth hire supported with revised calculation.

- (iii) As brought out earlier, Clause 2.2. of the Revised Tariff Guidelines of 2013, inter alia, stipulates that the Reference Tariff to be proposed by the port will be the highest tariff fixed for that commodity in the concerned Major Port Trust under the 2008 Tariff Guidelines.

(iv) (a) The berth length of NCB- IV envisaged by the port is 400 mtrs. The port has assumed 2 vessels; one of Container vessel (300 mtrs.) and one of Clean cargo vessel (100 mtrs.) can be berthed in the proposed NCB-IV. For container handling, the port has proposed to adopt the upfront tariff fixed for container terminal at Berth No.VIII at VOCPT approved by this Authority vide Order No.TAMP/34/2008-TPT dated 16 October, 2008 after applying applicable indexation factor of 35.08%.

(b) For handling break bulk cargo viz. steel and bagged cargo and other cargo using HMC of 120T proposed for deployment at the NCB-IV, the VOCPT has proposed to adopt the upfront charges of 100T HMC approved by this Authority vide Order No.TAMP/16/2010-TPT dated 23 July 2010 at VOCPT, after applying applicable escalation factor of 25.67%.

(c) As far as the berth hire charge is concerned, the berth No.VIII which was already constructed by the port and given to PPP operator port collects berth hire. Therefore, berth hire charges is not available for adoption in 16 October 2008 Order. No berth hire charge is prescribed in the 100T HMC Order approved on 23 July 2010. Therefore, the tariff for berth hire charge is worked out based on the total revenue requirement in respect of berthing activity and proposed separately for the container vessel and clean cargo vessel.

(d) The proposal of the port is not a pure adoption case as stipulated in the clause 2.2. of the Reference Tariff Guidelines. As far as handling charges are concerned, the proposal of the port is based on adoption of upfront tariff approved in its own port from two different orders for two different cargo groups. For berth hire, the port has furnished working following the principles and the general practice followed for arriving at the berth charges. As far as berth hire charge is concerned the port has followed the norms prescribed in the 2008 guidelines and the vessel parameters considered by the port are reported to be based on actuals. The tariff guidelines of 2008 requires this Authority to rely on the capital cost estimates as furnished by the port. In view of the above position and since the core item i.e. cargo handling charge is based on adopted upfront tariff and the proposed berth hire is following the norms prescribed in the 2008 guidelines and the vessel parameters considered by the port are reported to be based on actuals which have to be relied upon by this Authority, the usual consultation process was not initiated as it is not required to be done in the adoption cases.

(v) (a) The proposal of VOCPT for handling break bulk and other cargo is by deployment of one number of 120 Tonne Harbour Mobile Crane (HMC) for handling of clean cargo. Whereas, the upfront tariff adopted by VOCPT is of 100 Tonne HMC approved by this Authority vide Order No.TAMP/16/2010-TPT dated 23 July 2010.

(b) The proposed adopted tariff of ₹73.14/tonne for (foreign) for break bulk cargo is with reference to benchmark performance of 6000T/ day and ₹117.09/tonne proposed for (foreign) other cargo is with reference to benchmark performance of 3750 T/day. The proposed corresponding rate is for benchmark performance of 100T HMC. Since 120 Tonne HMC proposed to be deployed can achieve higher productivity than a 100T HMC, the VOCPT was requested to justify the proposed adopted rate of 100T HMC benchmarked with the lower performance level of 100T HMC. Reference was drawn to Order No.TAMP/11/2016-KPT dated 30 March 2016 passed by this Authority for 124 tonne HMC at KPT following the principles 2008 guidelines with a request to the port to explore the possibility to adopt the rate approved for 124 tonne HMC at KPT with corresponding Performance Standards as the HMC proposed for deployment at VOCPT is also of closer to similar capacity.

(c) The port has, however, proposed to retain its proposal to adopt the upfront tariff fixed for 100T HMC in its port. The argument put forth by the port is that the upfront tariff approved by this Authority for 100T HMC at VOCPT vide Order dated 23 July 2010 prescribes tariff linked to productivity with higher tariff for higher productivity level which will automatically take care of the differences in the capacity, as a higher capacity crane is expected to return a better productivity in terms of handling rate. The port has also confirmed that at the proposed adopted rate the operator will meet out the revenue requirement since the operator will be in a position to collect charges in the higher slab according to the performance achievable by 120 Tonne HMC. Further, the port has stated that the upfront tariff of the said Order is adopted for the present proposal of deployment of 120 Tonne HMC for avoiding the difference in the tariff in the same Port for the same operation. Significantly, the benchmark level of Performance Standards proposed by VOCPT for handling bagged cargo at 6400 Tonne per day and for handling other cargo at 4000 Tonnes per day by 124 Tonne HMC are at a higher level as compared to the benchmark or a 100 Tonne crane and are at par with Performance

Standards for prescribed for 120 Tonne HMC at KPT. Based on the clarification furnished by the port, the proposal of the port to adopt the handling rate approved in upfront tariff Order of 23 July 2010 for handling clean cargo viz. break bulk and other cargo is accepted.

It is relevant here to state that in the cases relating to fixation of upfront tariff disposed by this Authority so far, the upfront tariff has been fixed either for a dedicated container terminal or for a dedicated multipurpose cargo berth. In none of the major ports other than PPT, an upfront tariff has been fixed for handling of both containers and clean multipurpose cargo at the same facility. The port has cited reasons for adopting the rate from its own port from two different projects and proposing berth hire charges based on the berth hire calculation. Based on the clarification of the port and in view of the uniqueness of its project leading to an extraordinary situation warranting to adopt the rates from two different projects of its own port and berth hire based on separate berth hire calculation following the norms of the 2008 guidelines, this Authority accepts the approach adopted by the VOCPT in this regard.

- (d) As an abundant measure of caution, it is clarified that the approach adopted by the VOCPT for adoption of rates from two different projects of a particular port on account of uniqueness of the project should not be cited as a precedent in fixation of Reference tariff at any other major port trust.
- (vi)
 - (a) For proposing the tariff for container handling, the port has adopted the upfront tariff caps approved at VOCPT for container berth No.VIII vide Order No.TAMP/34/2008-TPT dated 16 October, 2008, after applying the applicable indexation factor of 35.08% on the tariff caps approved vide Order of October 2008. This indexation factor is seen to be the indexation factor communicated by us to all the Major Port Trusts to be applicable for reference tariff to be fixed in the year 2016 with base WPI as on 1 January 2008.
 - (b) The indexed Reference tariff proposed by the VOCPT is found to be in order subject to minor corrections arising on account of rounding off of the rates in the tariff items. Such corrections have been carried out.
 - (c) For arriving at the reference tariff for clean cargo viz. break bulk cargo i.e. steel and bagged cargo and other cargo using 120T HMC, the VOCPT has adopted the upfront tariff approved at VOCPT for 100T HMC i.e. performance linked tariff approved vide Order No.TAMP/16/2010-TPT dated 23 July 2010 for steel and bagged cargo and other break bulk cargo and has applied the indexation factor of 25.67% to arrive at the proposed rates. This indexation factor is seen to be the indexation factor communicated by us to all the Major Port Trusts to be applicable for reference tariff to be applied in the year 2016 with base WPI as on 1 January 2010. The indexed Reference tariff proposed by the VOCPT for break bulk cargo viz. steel and bagged cargo and other cargo is found to be in order. The VOCPT has stated that the performance linked tariff with higher tariff for higher productivity is proposed. This will take care of higher productivity achievable by 120T HMC.

For berth hire, the port has furnished working following the principles and the general practice followed for arriving at the berth charges which is discussed in the subsequent paragraphs.

- (vii) Berthing activity:
 - (a) Optimal capacity:
 - (i) The port has assessed the optimal capacity of the container berth based on the output norm of 25 moves/ crane/hour for 3 cranes and following the formula prescribed in the 2008 guidelines. The optimal capacity assessed by the VOCPT for handling container is 5,97,870 TEUs i.e. 25 moves/gantry crane/ hour* 3 gantry cranes*365 days*24 hours* 70% * 1.3 TEU ratio. In the computation of berth hire, the port has rounded off the optimal capacity at 6 lakh TEUs. In our working it is considered at 597870 TEUs as per the working furnished by the port. The yard capacity assessed by the VOCPT is not relevant here as the proposal of the port is not for a dedicated terminal but it is for handling container and break bulk cargo and the norms prescribed for multipurpose cargo do not stipulate norms for assessing the yard capacity. In any case, this will not have any impact on the reference tariff fixation as the quay capacity for container handling is the constraint as compared to the yard capacity.

(ii) Optimal Capacity of the HMC:

The HMC proposed for deployment is of 120T. For assessing the optimal capacity for berth hire calculation the port has considered the output norm of 6400T/ hour for break bulk cargo and 4000 T/ hour for other cargo as considered in the Order No.TAMP/11/2016-KPT dated 30 March 2016 passed by this Authority for 124 tonne HMC at KPT following the principles 2008 guidelines. The port has assumed that share of steel and bagged cargo at 80% and 20% to be other cargo viz., Machineries, Granite etc., which is relied upon. The optimal capacity assessed by the VOCPT for 120T HMC following the above parameters and following the principles of 2008 guidelines is 15,12,560 Tonnes which is considered as estimated by the port.

(b) Capital cost of berth:

The total capital cost for berth estimated by the VOCPT is ₹84.45 crores which includes 3% towards contingency and 7% supervision charges on base cost and works contract tax at 4%.

There is no specific provision in the 2008 guidelines for considering miscellaneous cost under berthing service and the port has not estimated miscellaneous cost under berthing service for this project.

In this context, it is relevant here to mention that though the upfront tariff guidelines of 2008 stipulate estimating miscellaneous capital cost @ 5% of the total of the estimated civil cost in case of handling activity, the guidelines do not specifically provide for estimation of miscellaneous capital cost under berthing service. It is noteworthy that in case of the upfront tariff determined for various projects of Visakhapatnam Port Trust (VPT), Coal terminal at V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT), Mormugao Port Trust (MOPT), multipurpose and mechanized berths at Kolkata Port Trust (KOPT), this Authority has considered the miscellaneous capital cost at 5% under the berthing service. Keeping in view the position maintained in the above mentioned cases, the miscellaneous capital cost under the berthing activity at 5% of the civil cost of berth is taken into account in the current exercise to have uniformity in the approach followed by this Authority.

Except for the above modification, the capital cost of berth as estimated by the VOCPT is relied upon. Subject to above modification, the capital cost of the berth comes to ₹88.67 crores.

(c) Annual Revenue requirement from Berthing activity:

(i) The guidelines require the operating cost for berthing service to be estimated at 1% of the berth cost. In addition to maintenance cost, the VOCPT has considered insurance and depreciation while estimating the operating cost of berthing service.

Although the guidelines restrict the operating cost at 1% of the berth cost, the asset requires adequate insurance coverage and the fact that the value of the asset will depreciate due to wear and tear can also not be denied. While fixing upfront berth hire at the other Major Port Trusts, this position was recognised and the cost of insurance and depreciation was considered to assess the annual revenue requirement from berthing service.

In view of the position explained above, the element of insurance cost @ 1% and depreciation are considered in this case also on the modified capital cost. The depreciation rate is considered at 3.17% instead of 3.34% considered by the VOCPT for the reasons explained below.

The rate of depreciation has been computed by VOCPT @ 3.34% on berth cost. It is relevant here to state that 3.34% depreciation rate was being considered under the Companies Act, 1956. In the reference tariff approved following the principles prescribed in 2008 guidelines the VOCPT in its earlier three proposals, the VOCPT, the port has considered the depreciation rate at 3.17% on civil works based on the depreciation rates applicable under the Companies Act, 2013 and the same was considered by this Authority. That being so, the rate of depreciation in the instant case is also modified and considered at 3.17% instead of 3.34% considered by the port.

(ii) The total operating cost estimated by the port is ₹450.96 lakhs which stands modified to ₹458.42 lakhs.

(iii) Return on capital employed is calculated at 16% of the estimated capital cost of berth as per the norms prescribed in the guidelines.

(iv) The revenue requirement from berthing service works out to ₹1877.14 lakhs as against ₹1802.16 lakhs estimated by the VOCPT.

(d) As stated earlier, the port has furnished detailed working for berth hire calculation. The port has stated that it has considered the vessel parameters based on actual vessel parameters, which are relied upon.

In the original proposal, it is seen that the berth hire calculation for container terminal was assessed for 366 days and for break bulk cargo i.e. steel and bagged cargo and other cargo for 265 days.

As per the norms prescribed for berth hire calculation under 2008 guidelines, the number of days at 70% utilisation comes to 255.5 days (i.e. $365 * 70\%$) The port was, therefore, requested to modify the berth hire calculation following the norms prescribed in the 2008 guidelines.

The VOCPT has furnished revised berth hire calculation for container wherein berth hire is considered for 255 days considering optimal capacity of container handling facility at 6 lakhs TEUs. In the berth hire calculation for container arrived by us, the optimal capacity is considered at 597870 TEUs as arrived by the VOCPT instead of the rounded off figure of 6 lakh TEUS considered by the port.

Of the total ARR of ₹1802.16 lakhs estimated by the port, the port has apportioned ₹1351.62 lakhs towards container handling and ₹450.54 lakhs for handling the break bulk cargo. The revised revenue requirement estimated by us at ₹1877.14 lakhs is apportioned between the container handling and the break bulk cargo at ₹1407.86 lakhs and ₹469.29 lakhs respectively maintaining the ratio of apportionment of revenue requirement followed by the VOCPT. The methodology followed by the VOCPT for arriving at the berth hire charge is found to be in line with the general approach followed by this Authority in other Upfront Tariff/Reference Tariff cases. The calculation of berth hire charge is done following the approach followed by the VOCPT except for modification in the optimal capacity and modified revenue requirement.

Subject to the above modification, the tariff cap for Berth hire charge for container vessels works out to ₹0.51 per GRT per hour for foreign going vessel and ₹0.31 per GRT per hour for coastal vessels which is at par with the rate proposed by the VOCPT. Though the revenue requirement is slightly modified it does not have any impact on the proposed tariff as such.

As regards berth hire for break bulk cargo vessels, the VOCPT, in the revised berth hire calculation, has not removed the inconsistency observed in the number of days considered by the VOCPT at 266 days instead of 255.5 days. This is corrected in the cost statement prepared by us. The port has confirmed that 100% clean cargo vessels will be foreign going, which is relied upon.

Subject to the above modification, the modified tariff cap for Berth hire charge for break bulk cargo works out to ₹0.31 per GRT per hour for foreign going vessel and ₹0.19 per GRT per hour for coastal vessels, which is prescribed as against ₹0.28 GRT per hour for foreign going vessel and ₹0.17 per GRT per hour for coastal vessel proposed by VOCPT.

As can be seen above, the port has proposed rate for coastal vessel applying 60% of the rate arrived for the foreign category. The impact of coastal concession is not considered while arriving at the rate for foreign going vessel as the port has assumed 100% foreign going vessel. Since the port has proposed prescription of berth hire for coastal vessel, berth hire for coastal vessel is also prescribed as per the policy of the Government on the concessional tariff for coastal vessels to have a tariff arrangement in the SOR in case coastal vessel arrives at the berth.

It has already been decided by this Authority while finalising the upfront berth hire at the other Major Port Trusts to approve the upfront berth hire charge in Rupee term only. The proposal of the VOCPT for rupee denominated berth hire is in line with the decision taken by this Authority in the other upfront tariff cases

(viii) The statement for fixing upfront berth hire charges submitted by the VOCPT has been modified in line with the above analysis. A copy of the modified statement is attached as **Annex – I**.

(ix) In the Berth hire Schedule, the common conditionalities like the period of berth hire to be calculated from the time vessel occupies the berth till she vacates the berth, no berth hire to be levied for the period when the vessel idles at the berth for continuous one hour or more due to breakdown of terminal operator's equipment or power failure or for any other reasons attributable to the terminal operator, penal berth hire for false signal which are seen to be in line with the conditionalities prescribed at the Scale of Rates of the port and also in other upfront tariff Schedule and hence incorporated in the Scale of Rates.

For ousting priority/ priority berth hire charges, the VOCPT has proposed a general condition relating to priority/ousting priority stating that the rates and conditions for granting ousting priority berthing/ priority berthing are governed by the Government guidelines in this regard and provisions in the SOR of VOCPT. The Scale of Rates of VOCPT prescribes specific conditions relating to charges for priority berthing and ousting priority. The proposed note is, therefore, replaced with the conditionalities relating to ousting priority and priority berth hire charges in line with the prescription in the Scale of Rates of VOCPT.

(x) The Government of India in the Ministry of Shipping (MOS) under cover of its letter No. PT-11033/51/2014-PT dated 11 November 2014 has forwarded a copy of the guidelines on priority berthing of coastal vessels at Major Port issued vide letter No. PT-11033/51/2014-PT dated 4 September 2014 to this Authority. Accordingly, this Authority vide its Order no.TAMP/52/2014-Genl. dated 28 November 2014 has, inter alia, approved the replacement of definition of 'Coastal Vessel' prescribed in the existing SOR of all the Major Port Trusts as follows:

"Coastal vessel" shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the Director General of Shipping/ Competent Authority."

Therefore, the definition of Coastal Vessel proposed by the VOCPT has been modified in line with the above mentioned definition of 'Coastal Vessel'.

(xi) The port has, in the general terms and conditions, incorporated the provision prescribed for System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC) and Criteria for levy of Vessel Related Charges and Concessional Coastal rate approved by this Authority vide Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 26 November 2015. The subsequent amendment to the said Order in pursuance of the direction of the Directorate General Shipping approved by this Authority vide Order dated 10 June 2016 has not been incorporated by the port. The amendment in the said Order is incorporated.

(xii) Clause 2.2 of the revised tariff guidelines of 2013 requires this Authority to prescribe the Reference Tariff along with the Performance Standards. Though the revised guidelines of 2013 do not require this Authority to go into the Performance Standards proposed by the port it is not unreasonable to assume that the ports would propose reasonable and achievable Performance Standard.

The VOCPT has proposed the Performance Standards in respect of container and for clean cargo. For container, the port has proposed Gross berth day output of 25 moves/hour for main line vessel and 22 moves per hour for feeder vessel. The performance standards proposed by the VOCPT in terms of "moves per hour" should be moves per hour per crane. This is in line with the handling rate considered from the adopted tariff of the berth No VIII and also as considered in the optimal capacity calculation. That being so, the proposed performance standards for container is slightly modified by adding the words per crane.

The port has proposed Performance Standards for break bulk cargo viz. steel and bagged cargo at 6400T/ day and other cargo at 4000T/day. It is found to match with the nomenclature of cargo in the proposed SOR. The port has also proposed Performance Standards for container in terms of transit storage dwell time and turnaround time for receipt/delivery operation which is approved as proposed by the port.

Thus subject to above modification as regards the performance standards for container, the performance standards as proposed by the VOCPT are accepted.

The port has proposed a few conditions relating to calculation of liquidated damages for handling container and clean cargoes and Penalty if the Minimum Guaranteed Efficiency is not achieved. Since these provisions are penalty provisions and also since they do not form part of the adopted upfront tariff, they are not prescribed as part of the Performance Standards which have linkage to performance linked tariff.

(xiii) If there is any error apparent on the face of record considered, or for any other justifiable reasons, the VOCPT can approach this Authority for review of the reference tariff fixed giving adequate justification/reasoning within 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India.

6.1. Subject to above, the Reference Tariff Schedule along with conditionalities governing the Reference Tariff has been modified.

6.2. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves Reference Tariff Schedule for the development of North Cargo Berth-IV for handling container and Break bulk cargo as well as Performance Standards attached as **Annex – II** and **III** respectively.

6.3. As per clause 2.5 of the Revised Tariff Guidelines 2013, the Reference Tariff and Performance Standards notified by this Authority shall be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects. Accordingly, the VOCPT is advised to incorporate the Reference Tariff and Performance Standards, in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects as agreed by the port.

7.1. From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire concession period.

However, the PPP operator would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the “Performance Linked Tariff”) from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

7.2. The proposal shall be submitted to this Authority along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Concession Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation as the case may be.

7.3. On receipt of the proposal, this Authority will seek the views of the Major Port Trust on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.

7.4. In the event of Operator not achieving the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement in previous 12 months, this Authority will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Operator shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.

7.5. After considering the views of the Major Port Trust, if this Authority is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.

7.6. While considering the proposal for Performance Linked Tariff, this Authority will look into the Performance Standards and its adherence by the Operator. This Authority will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the operator. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.

7.7. From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the PPP operator shall be automatically notified by this Authority subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The PPP operator, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and this Authority shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

7.8. In the event any user has any grievance regarding non-achievement by the PPP operator of the Performance Standards as notified by this Authority, he may prefer a representation to this Authority which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding to the concerned Major Port Trust. The Major Port Trust will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the respective Concession Agreement.

7.9. Within 15 (fifteen) days of the signing of the Concession Agreement, the concerned operator will forward the Concession Agreement to this Authority which will host it on its website.

7.10. The PPP operator shall furnish to this Authority quarterly reports on cargo traffic, ship berth day output, average turnaround time of ships, average pre-berthing waiting time as well as the tariff realized for each berth. The quarterly

reports shall be submitted by the PPP operator within a month following the end of each quarter. Any other information which is required by this Authority shall also be furnished to them from time to time.

7.11. This Authority shall publish on its website all such information received from PPP operator. However, this Authority shall consider a request from any PPP operator about not publishing certain data/ information furnished which is commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation of upon publication. This Authority's decision in this regard would be final.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./ 295(143)]

Annex - I

FORMULATION OF REFERENCE TARIFF FOR HANDLING CONTAINER AND CLEAN CARGO AT NORTH CARGO BERTH-IV AT V.O.CHIDAMBARAMAR PORT ON DBFOT BASIS

Sr. No.	Particulars	As estimated by VOCPT		As considered by TAMP	
I.	Optimal capacity				
(i).	Optimal Capacity for Container handling				
(a).	Number of Gantry Cranes deployed for work in a year		3		3
(b).	Number of Working Hours of Gantry Cranes in a year		8760		8760
(c).	Average Number of moves per gantry Cranes (moves/hour)		25		25
(d).	TEU Ratio		1.3		1.3
(e).	Optimal Capacity ratio		70%		70%
	Optimal Quay Capacity		597870		597870
(ii).	Optimal capacity considered for container handling (in TEUs)		597870		597870
(iii).	Optimal capacity for Break bulk cargo	Steel and Bagged cargo	Other cargo	Steel and Bagged cargo	Other cargo
(a).	Share of cargo	80%	20%	80%	20%
(b).	Handling rate	6400	4000	6400	4000
	Optimal capacity			1308160	204400
	Total Optimal capacity for handling Clean Cargo			1512560	1512560
II.	Capital Cost of Berth	Rs. in crores			
(i)	Cost for construction of berth		75.00		75.00
(ii)	3% Contingencies and 7% Supervision charges on Base cost		7.50		7.50
(iii)	Work contract tax (4% on 65% of civil cost on Base cost)		1.95		1.95
	Sub total		84.45		84.45
(iv).	Miscelleneus cost (TAMP-5% of Capital cost)		0.00		4.22
	Total		84.45		88.67
III.	Operating Cost of Berth	Rs. in lakhs			
(i)	Repairs and Maintenance (1% of capital cost)		84.45		88.67
(ii)	Depreciation (KPT- 3.34%, TAMP-3.17%)		282.06		281.08
(iii)	Insurance (1% of capital cost)		84.45		88.67
	Sub total		450.96		458.42
IV.	Revenue Requirement for berth operation	(Rs. in Lakhs)			
(i)	Operating Cost		450.96		458.42
(ii)	ROCE @ 16% on capital cost		1,351.20		1,418.72
	Total Revenue Requirement for Berth hire charges		1,802.16		1,877.14
V.	Tariff (Re)				
	Berth Hire Charges				
(i).	For container				
	(a) Foreign Going Vessels		0.49		0.51
	(b) Coastal Vessels		0.29		0.31
(iii).	For Clean Cargo	Steel and Bagged cargo	Other cargo	Steel and Bagged cargo	Other cargo
	(a) Foreign Going Vessels	0.28	0.28	0.31	0.31
	(b) Coastal Vessels	0.17	0.17	0.19	0.19

Computation of Berth Hire charges/As furnished by VOCPT vide its revised Proposal

Sl. No.	Particulars	Unit	Cotainer	Break bulk cargo		Total for break bulk cargo & other cargo
				Steel and Bagged cargo	Other cargo	
1	DWT	Tons	76000	37000	37000	
2	Ratio	%	100	80%	20%	
3	Handling rate	Tons/day	2340	6400	4000	
4	Average GRT per vessel	Tons	45202	25000	25000	
5	Average parcel size	Tons	3500	30000	30000	
6	Capacity	Tons	600000	1210048	302512	15,12,560
7	No. of berth days (row 6 / row 3)	Days	255	189	76	265
8	No. of berth hours (row 7 x 24)	Hours	6120.00	4536.00	1824.00	6360.00
9	No. of vessels (row 6 / row 5)	No.	171	40	10	
10	Total GRT hours (row 4 x row 8)	Hours	277081306	113400000	45600000	159000000
iv.	Revenue Requirement	Rs. In lakhs	135162225			45054075.00
	Berth hire Charges - Foreign (row 11 / row 10 *100000)		0.49			0.28
	Berth hire Charges - coastal		0.29			0.17

As considered by TAMP

Sl. No.	Particulars	Unit	Cotainer	Break bulk cargo		Total for break bulk cargo & other cargo
				Steel and Bagged cargo	Other cargo	
1	DWT	Tons	76000	37000	37000	
2	Ratio	%	100	80%	20%	
3	Handling rate	Tons/day	2340	6400	4000	
4	Average GRT per vessel	Tons	45202	25000	25000	
5	Average parcel size	Tons	3500	30000	30000	
6	Capacity	Tons	597870	1308160	204400	15,12,560
7	No. of berth days (row 6 / row 3)	Days	255.50	204.40	51.10	255.50
8	No. of berth hours (row 7 x 24)	Hours	6132.00	4906.00	1226.00	6132.00
9	No. of vessels (row 6 / row 5)	No.	171	44	7	
10	Total GRT hours (row 4 x row 8)	Hours	277178664	122650000	30650000	153300000
iv.	Revenue Requirement	Rs.	140785500			46928500.00
	Berth hire Charges - Foreign (row 11 / row 10 *100000)		0.51			0.31
	Berth hire Charges - coastal		0.31			0.19

Annex- II

V.O. Chidambaranar Port Trust

REFERENCE TARIFF SCHEDULE FOR HANDLING CONTAINER AND CLEAN CARGO ON DBFOT BASIS AT NORTH CARGO BERTH – IV

CHAPTER 1 – DEFINITIONS AND GENERAL TERMS AND CONDITIONS

1.1. Definitions – General

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i) “Coastal Vessel” shall mean any vessel exclusively employed in trading between any Terminal or place in India to any other Port or place in India having a valid coastal license issued by the Directorate General of Shipping /competent Authority.
- (ii) “Container” shall mean the standard ISO container, suitable for the transport and stacking of cargo and must be capable of being handled as a unit and lifted by a crane with a container spreader.

(iii) “**Demurrage**” shall mean charges payable for storage of cargo in transit area within the Terminal premises beyond free period, as specified in the Scale of Rates.

(iv) “**Foreign-going Vessel**” shall mean any vessel other than a coastal vessel.

(v) “**Free period**” shall mean the period during which cargo/container is allowed storage free of demurrage charges/ground rent and this period shall exclude Customs notified holidays and Terminal’s non-operating days.

(vi) “**Full Container Load**” (FCL) shall mean a container containing cargo belonging to one consignee in the vessel’s manifest.

(vii) “**Hazardous container**” shall mean a container containing hazardous goods as classified under International Maritime Organisation (IMO.)

(viii) “**ICD**” shall mean Inland Container Depot.

(ix) “**Less than a Container Load**” (LCL) shall mean a container containing cargo belonging to more than one consignee in the vessel’s manifest.

(x) “**Over Dimensional Container**” shall mean a container carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard containers and needing special devices like slings, shackles, lifting beam, etc. Damaged Containers (including boxes having corner casting problem) and Container requiring special devices for lifting is also classified as Over Dimensional Container.

(xi) “**Port**” shall mean V.O. Chidambaranar Port Trust.

(xii) “**Per day**” shall mean a calendar day or part thereof.

(xiii) “**Reefer Container**” shall mean a refrigerated container used for carriage of goods with provisions for electrical supply to maintain the desired temperature.

(xiv) “**Shut Out Container**” shall mean a container, which enters into the Terminal as an export intake for a particular vessel as indicated by the Vessel Identification Advice No.(VIAN) Container Advance Information List (COPRAR) and is not shipped into the particular vessel for reasons whatsoever.

(xv) “**Transhipment container**” shall mean any container, which is discharged from one vessel stored in the container Terminal and shipped through another vessel for other port.

1.2. General Terms & Conditions

(i) The status of a vessel as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for its classification as ‘coastal’ or ‘foreign-going’ for the purpose of levy of vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.

(ii) **System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC)**

(a) A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order. Such vessel that converts into coastal run based on the Customs Conversion Order at her first port of call in Indian Port, no further custom conversion is required, so long as it moves on the Indian Coast.

(b) A Foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a License for Specified period or voyage issued by the Director General of Shipping and a custom conversion order.

(iii) **Criteria for levy of Vessel Related Charges (VRC) at Concessional Coastal rate and foreign rate**

(a) In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.

(b) In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable till the vessel completes discharging operations at the last call of Indian Port; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.

- (c) For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to coastal rates.
- (iv) **Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal rate**
 - (a) Foreign going Indian Vessel having General Trading License issued for ‘worldwide and coastal’ operation should be accorded applicable coastal rates with respect to Handling Charges (HC) i.e. ship to shore transfer and transfer from/ to quay to/ from storage yard including wharfage in the following scenario:
 - (i) Converted to coastal run and carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
 - (ii) Not converted* to coastal run but carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.

* The Central Board of Excise and Customs Circular no.15/2002-Cus. dated 25 February 2002 allows carriage of coastal cargo from one Indian port to another port in India, in Indian flag foreign going vessels without any custom conversion.
 - (b) In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a License for Specified period or voyage issued by the Director General of Shipping, and a Custom Conversion Order, the coastal cargo/ container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo/ container.
- (v) The charges for coastal vessels shall be denominated in Indian Rupees
 - (a) The berth hire charges for all coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
 - (b) The cargo related charges for all coastal cargo other than thermal coal and POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets should not exceed 60% of the normal cargo related charges. The container related charges for all Coastal containers should not exceed 60% of the normal container related charges.
 - (c) In case of cargo related charges and container related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage.
 - (d) Cargo from a foreign port which reaches at NCB IV for subsequent transhipment to Indian Port “B” will be levied the concession charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
 - (e) The charges for coastal vessels shall be denominated in Indian Rupees.
- (vi) In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.50 shall be taken as 0.50 unit and fractions of 0.50 and above shall be treated as one unit, except where otherwise specified.
- (vii) Interest on delayed payments/refunds.
 - (a) The user shall pay penal interest on delayed payments of any charge under this Scale of Rates. The rate of interest will be at 2% above the Prime Lending Rate of State Bank of India.
 - (b) Like wise, the Terminal operator shall pay penal interest on delayed refunds. The rate of interest will be at 2% above the Prime Lending Rate of State Bank of India.
 - (c) The delay in refunds by the Terminal Operator will be counted beyond 20 days from the date of completion of services or on production of the documents required from the users, whichever is later.
 - (d) The delay in payments by the users will be counted beyond 10 days after the date of raising the bills by the Terminal Operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be

made before availing the services as stipulated in the Major Port Trusts Act, 1963 and/or where payment of charges in advance is prescribed in this Scale of Rates.

- (viii) All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (ix) No claims for refund shall be entertained unless the amount refundable is `100/- or more. Likewise, Terminal Operator shall not raise any supplementary or under charge bills, if the amount due to Terminal is `100/- or less.
- (x) Containers less than and up to 20' in length will be reckoned as one TEU for the purpose of tariff.
- (xi) An LCL Container coming in and going out of the Terminal as a unit load will be regarded as an FCL for the purpose of levying charges.
- (xii) Users shall not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the Terminal.
- (xiii)
 - (a) The rates prescribed in this Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The Terminal Operator may, if it so desire, charge lower rates and/ or allow higher rebates and discounts.
 - (b) The Terminal Operator may also, if it so desires, rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalization gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels. Provided that the Terminal should notify the public such lower rates and / or rationalization of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and / or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.

1. BERTH HIRE CHARGES:

S.No.	Vessels	Unit	Foreign (In ₹)	Coastal (In ₹)
1	Container vessels	Rate Per GRT/hr or part thereof	0.51	0.31
2	Break Bulk Cargo vessels	-do-	0.31	0.19

Notes:

- (i) The Period of berth hire shall be calculated from time the vessel occupies berth till she vacates the berth.
- (ii)
 - (a) Berth hire shall stop four hours after the time of the vessel signaling its readiness to sail.
 - (b) The time limit of 4 hours prescribed for the cessation of the berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favorable tide conditions, inclement weather and due to lack of night navigation.
 - (c) The Master/ agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favourable tidal and weather conditions.
- (iii) The Penal berth hire shall be equal to one-day's (24 hours) berth hire charges for a false signal. "False Signal" would be when the vessel signals readiness and asks for a pilot in anticipation even when she is not ready for un-berthing due to engine not being ready or cargo operation not completed or such other reasons attributable to the vessels. This excludes signaling readiness when a vessel is not able to sail due to unfavorable tide, lack of night navigation or adverse weather conditions."
- (iv) Ousting Priority / Priority Berth Hire Charges:
 - (a) For providing the priority berthing to any vessel, a fee equivalent to berth hire charges for 24 hours or 75% of the berth hire charges calculated for the total period of actual stay at the berth, whichever is higher shall be levied.
 - (b) For providing the ousting priority to any vessel, a fee equivalent to berth hire charges for 24 hours or 100% of the berth hire charges calculated for the total period of actual stay at the berth whichever is higher, shall be levied.
- (v) No berth hire shall be levied for the period when the vessels idle at its berths for continuous one hour or more due to break down of Terminal Operator's equipment or power failure or any other reasons attributable to the Terminal Operator.

CHAPTER 2 - CHARGES FOR CONTAINER OPERATIONS

2.2. Charges for normal and reefer containers.

Note: The consolidated container handling charges prescribed in Schedule 2.1(A)(i), 2.2, 2.3(A)(i), 2.4(A)(i) include the following elements, viz., stevedoring, handling by quay crane, lashing and unlapping, stowage planning, wharfage on containers and containerized cargo and charges for all other miscellaneous services not specifically prescribed in the Scale of Rates.

2.1.A. (i) Handling by Quay Crane including lashing/ unlapping

Sr. No.	Particulars	Foreign-Going (in ₹)			Coastal (in ₹)		
		Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
(i)	Loaded Container	1993.78	2990.67	3987.56	1196.27	1794.40	2392.54
(ii)	Empty Container	1993.78	2990.67	3987.56	1196.27	1794.40	2392.54

2.1.A. (ii) Transportation from QC to Yard & Vice Versa and Handling at Container Yard including lift on/lift off and Delivery/ Receipt to and from Customers.

Sr. No.	Particulars	Foreign-Going (in ₹)			Coastal (in ₹)		
		Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
(i)	Loaded Container	1163.04	1744.56	2326.08	697.82	1046.74	1395.65
(ii)	Empty Container	830.74	1246.11	1661.48	498.44	747.67	996.89

2.1.B. Yard to CFS/CFS to yard - Transport and lifts at CFS

Sr. No.	Particulars	Foreign-Going (in ₹)			Coastal (in ₹)		
		Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
(i)	Loaded Container	1384.57	2076.86	2769.14	1384.57	2076.86	2769.14
(ii)	Empty Container	1384.57	2076.86	2769.14	1384.57	2076.86	2769.14

2.1.C. Yard to Truck/ Truck to Yard - For Direct Delivery

Sr. No.	Particulars	Foreign-Going (in ₹)			Coastal (in ₹)		
		Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
(i)	Loaded Container	415.37	623.06	830.74	415.37	623.06	830.74
(ii)	Empty Container	415.37	623.06	830.74	415.37	623.06	830.74

Note: Normal containers are the general type containers, not falling under any special categories mentioned in subsequent schedules.

2.2. Charges for Transhipment containers.

Sr. No.	Particulars	Foreign-Going (in ₹)			Coastal (in ₹)		
		Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
(i)	Loaded Container	2990.67	4486.01	5981.34	1794.40	2691.60	3588.81
(ii)	Empty Container	2990.67	4486.01	5981.34	1794.40	2691.60	3588.81

Note: A container originally declared as transhipment container, subsequently moved by rail or road will lose its identity as a transhipment container and shall be treated as normal import container and the prescribed charges as applicable shall be payable.

2.3. Charges for Hazardous containers.

2.3 A. (i) Handling by Quay Crane including lashing/ unlashing

Sr. No.	Particulars	Foreign-Going (in ₹)			Coastal (in ₹)		
		Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
(i)	Loaded Container	2492.23	3738.34	4984.45	1495.34	2243.00	2990.67

2.3.A (ii) Transportation from QC to Yard & Vice Versa and Handling at Container Yard including Lift On/Lift Off and Delivery Receipt to and from Customers.

Sr. No.	Particulars	Foreign-Going (in ₹)			Coastal (in ₹)		
		Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
(i)	Loaded Container	1453.80	2180.73	2907.60	872.28	1308.44	1744.56

2.3.B. Yard to CFS /CFS to yard– Transport and lifts at CFS

Sr. No.	Particulars	Foreign-Going (in ₹)			Coastal (in ₹)		
		Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
(i)	Loaded Container	1730.71	2596.10	3461.43	1730.71	2596.10	3461.43

2.3.C. Yard to Truck/ Truck to Yard - For Direct Delivery

Sr. No.	Particulars	Foreign-Going (in ₹)			Coastal (in ₹)		
		Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
(i)	Loaded Container	519.25	778.87	1038.50	519.25	778.87	1038.50

2.4. Charges for Over Dimensional Cargo Containers.

2.4. A. (i) Handling by Quay Crane including lashing/ unlashing

Sr. No.	Particulars	Foreign-Going (in ₹)			Coastal (in ₹)		
		Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
(i)	Loaded Container	2492.23	3738.34	4984.45	1495.34	2243.00	2990.67
(ii)	Empty Container	2492.23	3738.34	4984.45	1495.34	2243.00	2990.67

2.4.A. (ii) Transportation from QC to Yard & Vice Versa and Handling at Container Yard including Lift On/L Off and Delivery/ Receipt to and from Customers.

Sr. No.	Particulars	Foreign-Going (in ₹)			Coastal (in ₹)		
		Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
(i)	Loaded Container	1453.80	2180.73	2907.6	872.28	1308.44	1744.56
(ii)	Empty Container	1038.43	1557.6	2076.86	623.05	934.56	1246.12

2.4.B. Yard to CFS /CFS to Yard- Transport and lifts at CFS.

Sr. No.	Particulars	Foreign-Going (in ₹)			Coastal (in ₹)		
		Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
(i)	Loaded Container	1730.71	2596.10	3461.43	1730.71	2596.10	3461.43
(ii)	Empty Container	1730.71	2596.10	3461.43	1730.71	2596.10	3461.43

2.4.C. Yard to Truck/ Truck to Yard - For Direct Delivery

Sr. No.	Particulars	Foreign-Going (in ₹)			Coastal (in ₹)		
		Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
(i)	Loaded Container	519.25	778.87	1038.50	519.25	778.87	1038.50
(ii)	Empty Container	519.25	778.87	1038.50	519.25	778.87	1038.50

2.5. Rebates:

Rebates as follows shall be applicable to users for carrying out various operations with their own arrangements, with the prior written permission of the Terminal Operator when the equipment of the Terminal Operator are not available for some reasons.

Sr. No.	Particulars	Foreign-Going (in ₹)			Coastal (in ₹)		
		Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
(a)	If the ship's gears are used for loading / unloading containers from ship to shore or vice versa.	972.58	1458.86	1945.15	583.55	875.32	1167.09
(b)	If the Terminal user deploys his own tractor trailer for transporting containers from quay to container yard or container yard to quay.	202.62	303.93	405.24	121.57	182.36	243.14
(c)	If the Terminal user deploys his own equipment	202.62	303.93	405.24	202.62	303.93	405.24

	for lifting containers from the container yard to truck and vice versa						
(d)	If the Terminal user Provides labour for lashing/unlashing operation to container	97.26	145.89	194.52	58.35	87.53	116.71

Notes:

(1) No rebate will be admissible for back to town containers handled by private equipment.
(2) In case of Sr. No. (d), above rebate shall be limited to the number of containers actually lashed.

2.6. Charges for handling Hatch Covers of vessels

Sr. No.	Particulars	Foreign Going (in ₹)	Coastal (in ₹)
(i)	When placing the hatch cover on the quay	2553.01	1531.81
(ii)	Without placing the hatch cover on the quay	1023.91	614.34

Note: If only one operation is carried, half of the hatch cover handling charges as above shall be levied.

2.7. Charges for shifting containers within vessel (Restows)**(A) Shifting within hatch (without landing and reshipping)**

Particulars	Foreign-Going (in ₹)			Coastal (in ₹)		
	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
Loaded & Empty	857.76	1286.64	1715.52	514.65	771.98	1029.31

(B) Shifting via quay (shifting by landing on quay and reshipping)

Particulars	Foreign-Going (in ₹)			Coastal (in ₹)		
	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
Loaded & Empty	2850.19	4275.28	5700.38	1710.11	2565.17	3420.23

2.8. Charges for Shut Out containers.

Particulars	Foreign-Going (in ₹)			Coastal (in ₹)		
	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
Loaded & Empty	1557.61	2336.41	3115.21	1557.61	2336.41	3115.22

Notes:

(1) Above charges shall apply where an export container or transhipment container is shut out and delivered out of the Terminal.
(2) In this case, the free storage period will be given to the container in accordance with section 2.10. from the time the container is first received. If the free storage period is exceeded, storage charges shall be calculated after the expiry of the free period up to the time of lift on.

2.9. Charges for General services applicable to Reefer containers.

Sr. No.	Particulars	Foreign-Going (in ₹)			Coastal (in ₹)		
		Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
(i)	Pre-trip inspection (including supply of electricity)	1869.51	1869.51	1869.51	1869.51	1869.51	1869.51
(ii)	Connection or disconnection Services on board a Vessel	124.27	124.27	124.27	124.27	124.27	124.27
(iii)	Cleaning of Container	97.26	194.52	291.77	97.26	194.52	291.77
(iv)	Supply of electricity (including connection and disconnection, Monitoring of temperature at reefer yard) Per container per 4 hours or part thereof	201.27	301.90	603.81	201.27	301.90	603.81

Notes:

- (1) The tariff prescribed above does not include parameter setting or repair & maintenance of malfunctioning reefers.
- (2) The charges prescribed in the schedule above are also applicable to restow reefer containers.
- (3) Pre-trip inspection of the reefer containers, connection or disconnection services on board the vessel and cleaning of containers are optional services and shall be rendered when requested.
- (4) Pre-trip inspection of the reefer containers and connection or disconnection services on board the vessels will be uniform irrespective of the length of the containers.

2.10. Dwell time charges.**2.10.A. Loaded Import Containers**

Sr. No.	Particulars	Rate per container per day or part thereof					
		Foreign-Going (in ₹)			Coastal (in ₹)		
		Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
(i)	First 2 Days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
(ii)	3 Days to 7 Days	195.87	391.73	587.60	195.87	391.73	587.60
(iii)	8 Days to 15 Days	391.73	783.46	1175.20	391.73	783.46	1175.20
(iv)	Thereafter	783.46	1566.93	2350.39	783.46	1566.93	2350.39

2.10.B. Loaded Export containers

Sr. No.	Particulars	Rate per container per day or part thereof					
		Foreign-Going (in ₹)			Coastal (in ₹)		
		Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
(i)	First 4 Days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
(ii)	5 Days to 7 Days	195.87	391.73	587.60	195.87	391.73	587.60
(iii)	8 Days to 15 Days	391.73	783.46	1175.20	391.73	783.46	1175.20
(iv)	Thereafter	783.46	1566.93	2350.39	783.46	1566.93	2350.39

2.10.C. Empty Import or Export containers

Sr. No.	Particulars	Rate per container per day or part thereof					
		Foreign-Going (in ₹)			Coastal (in ₹)		
		Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
(i)	First 2 Days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
(ii)	3 Days to 7 Days	195.87	391.73	587.60	195.87	391.73	587.60
(iii)	8 Days to 15 Days	391.73	783.46	1175.20	391.73	783.46	1175.20
(iv)	Thereafter	783.46	1566.93	2350.39	783.46	1566.93	2350.39

2.10.D. Transhipment loaded/ empty Containers

Sr. No.	Particulars	Rate per container per day or part thereof					
		Foreign-Going (in ₹)			Coastal (in ₹)		
		Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
(i)	First 15 Days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
(ii)	16 Days to 30 Days	195.87	391.73	587.60	195.87	391.73	587.60
(iii)	Thereafter	391.73	783.46	1175.20	391.73	783.46	1175.20

2.10. E. Shutout loaded & empty containers

Sr. No.	Particulars	Rate per container per day or part thereof					
		Foreign-Going (in ₹)			Coastal (in ₹)		
		Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
(i)	First 15 Days	195.87	391.73	587.60	195.87	391.73	587.60
(ii)	16 Days to 30 Days	391.73	783.46	1175.20	391.73	783.46	1175.20
(iii)	Thereafter	783.46	1566.93	2350.39	783.46	1566.93	2350.39

Notes:

- (1) Free dwell-time (storage) period for import containers shall commence from the day after the day of landing of the container and for export containers the free period shall commence from the time container enters the terminal.
- (2) For the purpose of calculation of free time, Custom notified holidays and Terminal's non operating days shall be excluded.

(3) Transhipment containers whose status is subsequently changed to local FCL/LCL/ICD shall lose the Concessional storage charges. The storage charges for such containers shall be recovered at par with the relevant import containers storage tariff.

(4) Transhipment containers subsequently changing the mode of dispatch to rail shall be treated as other ICD containers for the purpose of levy of storage fees. In such cases additional shifting charges will be applicable for movement of containers from container yard to ICD yard.

(5) The users will not have to pay storage charges for the period during which the Terminal operator is not in a position to deliver/ shift the containers when requested by the users.

(6) Normal import containers subsequently changing the mode of dispatch to rail will enjoy the free period applicable to normal import containers only.

(7) The total storage period for a shutout container shall be calculated from the day following the day when the container has become shutout till the day of Shipment/delivery.

(8) (i) Dwell time charges for Hazardous containers shall attract 1.25 times the normal applicable charges.
(ii) For Over Dimensional Containers, storage charge shall be based on actual number of ground slots the respective container occupies under the respective slab as given above.

(9) The storage charges on abandoned FCL containers / shippers owned containers shall be levied up to the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the day of landing of the container, whichever is earlier subject to the following conditions:

- (i) The consignee can issue a letter of abandonment at any time.
- (ii) If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container agent/ MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,
 - (a) The Line shall resume custody of container along with cargo and either take it back or remove it from the Terminal premises; and
 - (b) The line shall pay all Terminal charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
- (iii) The container Agent/MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and de-stuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for de-stuffing the cargo.
- (iv) Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be de-stuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the day the Custom order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and de-stuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the line/consignee from the Terminal premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.

CHAPTER - 3

3.1. Charges for miscellaneous services

Sr. No.	Particulars	Rate (in ₹)		
		Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
(i)	Fixing/removal of seal	270.16	270.16	270.16
(ii)	Lift on/lift off in the CY	878.02	1317.03	1756.04
(iii)	Charges for shifting within the Terminal	1080.64	1620.96	2161.28
(iv)	Shifting of containers within the Terminal for customs inspection	1215.72	1823.58	2431.44

(v)	Stacking of containers in the designated yard for customs examination	371.47	547.07	729.43
(vi)	Direct loading	675.4	1013.1	1013.1
(vii)	Reshuffling	1148.18	1722.27	1722.27
(viii)	Change of shipment status	742.94	1114.41	1114.41
(ix)	Change of container status	607.86	607.86	607.86
(x)	Cancellation of document	405.24	405.24	405.24
(xi)	Visitor entries pass (Cost per pass)			
	(a) Yearly		270.16	
	(b) Monthly		67.54	
	(c) Daily		27.02	
(xii)	Photography (Cost per day)			
	(a) For Shooting/ Filming		17560.4	
	(b) For Photography of goods		864.51	
	(c) For Photography of operations		5268.12	

3.2. Charges for supply of fresh water alongside the container berths.

Particulars	Rate (in ₹)
Per 1000 Liters or part thereof	405.24

4. Charges for handling of Break bulk i.e. Steel and Bagged cargo & Other Cargo by using HMC:-

I. Break Bulk cargo:-

(A) Steel and Bagged Cargo

Average Daily Crane Performance in Metric Tonne	Rate/Ton for HMC with Grab in ₹	
	Foreign Vessel	Coastal vessel
5000-5999	69.48	41.69
6000*	73.14	43.88
6001-7000	76.80	46.07

Note: To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 7000 tonnes. Likewise, ceiling rates for performance below 5000 tonnes shall be calculated by reducing the base rate accordingly.

(B) Others:-

Average Daily Crane Performance in Metric Tonne	Rate/Ton for HMC with Grab in ₹	
	Foreign Vessel	Coastal vessel
2750 – 3749	111.23	66.74
3750*	117.09	70.25
3751-4750	122.94	73.77

Note: To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 4750 tonnes. Likewise, ceiling rates for performance below 2750 tonnes shall be calculated by reducing the base rate accordingly.

Notes:

(i) The formula for calculation of average berth-day output is as follows:

$$\frac{\text{Total Quantity loaded / unloaded by the HMC}}{\text{Total time taken from vessel commencement to completion}} \times 24 \text{ hours}$$

(ii) According to the average berth-day output for the vessel from commencement to completion of loading / discharge of cargo, the appropriate rate of crane hire charge will be chosen for recovery from port users for the full quantity of cargo loaded / discharged.

- (iii) If one HMC works with another HMC or ELL crane/s, the Berth-day output for the crane will be ascertained on the basis of the quantity as recorded by the HMC's load meter.
- (iv) In case of breakdown of the crane for more than one hour till the vessel leaves the berth, the quantity handled by HMC will be determined taking into account cargo loaded / discharged prior to break-down divided by crane working hours and multiplied by 24.
- (v) In case of stoppages of operation of HMC for more than two hours at a stretch for reasons not attributable to the HMC, appropriate allowance will be allowed to the crane while calculating the total time of crane operation in the vessel. Stoppages of HMC for less than 2 hours will not be taken into consideration for the above purpose. No allowance will be allowed for stoppages attributable to the HMC. All stoppages in loading / unloading operations during working of HMC are required to be certified by the TPT Officers or any other agency nominated by the TPT in the daily vessel performance report.
- (vi) In case shifting of a vessel becomes necessary due to breakdown / non-performance of HMC, the shifting charges of the vessel from berth to anchorage will be recovered from the crane operator in addition to a penalty of Rs.1,00,000/- (Rupees one lakh only) The shifting charges so recovered will be refunded to the vessel's agent while the penalty will be retained by the port.
- (vii) In case of dispute on the average output, the decision of the port trust will be final and binding.

5. GENERAL NOTE TO SCHEDULE (2), (3) and (4) ABOVE:

- (i) The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2016 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.
- (ii) From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire licence period. However, the Licensee would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the "Performance Linked Tariff") from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap) The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.
- (iii) The proposal shall be submitted to TAMP along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Licence Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation as the case may be.
- (iv) On receipt of the proposal, TAMP will seek the views of the Major Port Trust on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.
- (v) In the event of Licensee not achieving the Performance Standards as incorporated in the Licence Agreement in previous 12 months, TAMP will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Licensee shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.
- (vi) After considering the views of the Major Port Trust, if TAMP is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.
- (vii) While considering the proposal for Performance Linked Tariff, TAMP will look into the Performance Standards and its adherence by the Licensee. TAMP will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the Licensee. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.

(viii) From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the Licensee shall be automatically notified by TAMP subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The Licensee, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and TAMP shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

Annex -III

**PERFORMANCE STANDARDS FOR HANDLING CONTAINER AND CLEAN CARGO ON DBFOT BASIS
AT NORTH CARGO BERTH – IV**

1. Gross Berth Output

In the case of containers the crane rate shall be measured by dividing total number of TEUs lifted on/off from ships by the elapsed crane time. The elapsed crane time is the total allocated crane hours less operational and non-operational delays.

The norms for Gross Berth Output for Containers are as follows:

CONTAINER	NORMS
Main line vessels	25 moves per hour / crane
Feeder vessels	22 moves per hour / crane

Note: Weightage in case of a shortfall in meeting the prescribed performance standard - 50%
Clean Cargo

Cargo(Break Bulk)	Norms
Steel & Bagged cargo	6400 T/day
Others	4000 T/day

For break bulk clean cargoes using HMC, concessionaire shall unconditionally guarantee the Minimum Guaranteed Availability of 90% per crane per month.

2. Transit Storage Dwell Time:

Containers:

The Transit Storage Dwell Time for a container shall mean the total time for which the container remains in the terminal. The Transit Storage Dwell Time for containers shall be calculated as an average and shall be the sum of the transit storage of each container handled during the month at that terminal divided by the number of containers. To further clarify, the date and time a container is discharged from the vessel till the said container leaves the out - gate of the Terminal, is the total transit storage time for import box. In case of export the time and date from which the container enters the terminal till the time and date it is loaded on to a vessel will be the storage time. The details of time of discharge, gate-in, gate-out and loading need to be maintained in respect of each container including ICD containers.

CONTAINER	NORMS
Import at Terminal	2 days
Export at Terminal	4 days

Weightage in case of a shortfall in meeting the prescribed performance standard - 25%.

3. Turnaround Time for receipt/delivery operation:

The Turnaround Time for receipt/delivery operation shall be the sum of time taken for loading/unloading of cargo divided by the number of trailers/rakes deployed, as the case may be, in a month. Further, in case the trailer/rake does both unloading and loading operations on a single entry into the terminal, the time allocated shall be doubled for those trailers/rakes.

CONTAINER	NORMS
(i) Trailer for container (single operation)	2 hours
(ii) Trailer for container(double operation)	4 hours
(i) Rake for ICD container(Single operation)	6 hours
(ii) Rake for ICD container (Double operation)	12 hours

Weightage in case of a shortfall in meeting the prescribed performance standard - 25%.
